37
527(1

Darstellung der Marine
ein Versuch über den
Kriegsdienst zur See.
Für Leser aus allen Ständen.

Erste Abtheilung.

von
V. E. Thellung von Courtlary
vormals Hauptmann in Holländ: Diensten.

Zürich und Leipzig 1808.
bey Ziegler und Söhnen.

Ungültig
Deutsche
Ungültig
Deutsche
G. n. 8252

Seiner Majestät

Alexander dem Ersten,

Kaiser und Selbstherrscher

von

Rußland.

Ehrfurchtsvoll geweihet

vom

Verfasser.

Bayerische Staatsbibliothek München

Darstellung

der

Marine.

Erste Abtheilung.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Darstellung

der

Marine.

Erste Abtheilung.

Cet art majestueux dont l'étude profonde
Agrandit tous les arts pour commander au monde,
A de tous les talens inspiré les travaux.
Chaque jour les neuf soeurs, dans ses progrès nouveaux,
Trouvent un champ plus vaste ouvert à leur génie:
Toi, surtout, o Déesse! o puissante Uranie!
Qui, le front couronné d'astres consolateurs,
Regnes sur l'Ocean, et des navigateurs
Sans cesse agrandissant la science immortelle,
Animes tous les arts par sa gloire et pour elle:
Pour eux tu prolongeas le tube ingénieux
Qui mésure l'éspace et rapproche les cieux:
C'est pour eux, que traçant une ligne plus sure,
Ton compas a du globe arrondi la figure.
Tu commandes: la prouë encherche les confins
Et fend, guidé par toi, ces mobiles chemins.
Ainsi pour le Pilote, affermi sur les ondes
Le génie inventeur, les sciences fécondes,
Épuisent à ta voix leurs tributs généreux.
Mais tu veux qu'à son tour, par un échange heureux
L'art des navigateurs, dans sa noble carrière,
De leur flambeau sacré nourisse la lumière,
Juges et confidens de ses rèves divins,
La sagesse a livré l'univers aux marins.

La Navigation, Poëme
d' J. ESMÉNARD.

Vorbericht.

Das Meer war schon seit den ältesten Zeiten bis auf unsere Tage der Schauplaz berühmter und durch ihre Folgen höchst wichtiger Ereignisse. Helden umwanden sich die Stirne mit Lorbeern, die ihnen aus Amphitritens Schooße aufgeblühet waren. Homer besang die Thaten der Argonauten, und die Geschichte erzählt uns von der Schiffahrt und dem Seehandel der Tyrer, der Karthager und Egypter, und von den Seeschlachten der Griechen und Römer gegen ihre zahlreichen und geübten Feinde. Dies sezt schon bedeutende Kenntnisse voraus, deren Anwendung sowohl bey dem Bau als bey der Leitung der Schiffe unentbehrlich war. Aber weit höher stieg die Seefahrtskunde in spätern Tagen, und es ist kein Zweig der menschlichen Wissenschaften, Künste und Genüsse, der ihr nicht unendlich viel zu verdanken hätte. Vorzüglich groß waren die Vortheile, welche ihr Einfluß auf die Civilisazion der Mensch-

heit gewährte. Ein Gegenstand der Geschichte und der Dichtkunst und in genauer Verbindung mit allen Wissenschaften muß die Litteratur der Marine zahlreich und von ausgedehntem Umfange seyn. Alles dessen ungeachtet ist die Seefahrt noch sehr wenig bekannt. Sogar in Staaten, die eine eigene und ansehnliche Kriegs- und Handelsmarine besitzen, herrscht unter denjenigen Einwohnern, die nicht selbst Seefahrer sind oder mit dem Seewesen in Berührung stehen, eine auffallende Unwissenheit. Ihre Kenntnisse beschränken sich höchstens auf einzelne Zweige und auf eine Anzahl von Seeausdrüken, deren Geläufigkeit dem Fremden in London, in Amsterdam, in Marseille und in andern großen Seestädten Sachkunde scheinen, in der Wirklichkeit aber mit einer Menge seltsamer und irriger Begriffe verbunden ist. Sie haben vor den Bewohnern des Binnenlandes nichts voraus als den Anblik der See, der Schiffe und anderer nautischer Gegenstände.

Vorzüglich groß muß aber diese Unkunde in den vom Meere entfernten Ländern seyn; auch äußert sie sich in den Urtheilen, die man überall, zum Beyspiel über die Landung in England und über andere Seeexpedizionen hört. Selbst in denjenigen Büchern, welche zum Unterricht der Jugend bestimmt sind, findet man häufige Irrthümer und falsche Angaben, welche die höchste Unwissenheit verrathen.*)

*) Um diese vielleicht zu gewagt scheinende Behauptung zu beweisen, mögen folgende Beyspiele zu Belegen dienen.

Die Litteratur der Marine ist sehr beträchtlich, allein sie besteht größtentheils blos in Lehrbüchern und Vorschriften für die verschiedenen Zweige des Seedienstes und der Seefahrtskunde, oder in besondern Abhandlungen über einzelne Gegenstände, die darauf Bezug haben, zum Beyspiel über den Magnet, über die Höhenmeßinstrumente, über die Gestalt und Verfertigung der Anker, über die Schiffsbaukunst, über das Log und die Seeuhren und dergleichen. Sie sind also ausschließlich für Gelehrte, die sich besonders mit diesen Gegenständen befassen, und für Seeleute bestimmt und brauchbar, hingegen für das größere Publikum weder anziehend noch unterhaltend. Für lezteres ist noch wenig gethan worden, wenn man nachstehendes Werk ausnimmt.

Im Robinson dem Jüngern, ein Lesebuch für Kinder von J. H. Campe, fortgesezt von C. Hildebrand, Prediger zu Weferlingen, Leipzig bey H. Gräff, 1806, — folglich ganz neu, — steht Seite 19 folgende Erklärung: „Raa. Dies ist am Hauptmast die oberste Querstange — ? — „die das oberste Segel — ? — ausgespannt hält. Diese Stange „fällt sehr in die Augen, und daher werden oft — ? — Ver„brecher daran aufgehängt.“ Ferner Seite 291: „Flagge. „Eine Art großer Fahnen, deren auf jedem Schiffe zwey „sind. Eine ist auf der Spize des größesten oder Mittelmasts „befestigt, und die andere flattert auf dem Hintertheil des „Schiffs über den sogenannten Bakbord. — ? — Jede Nazion „hat ihre eigene Flagge mit dem Wappen ihres Landesherrn. „Zuweilen heißt die Flagge auch die Schau.“ — ? —

In der Encyklopädie oder zusammenhängender Vortrag der gemeinnüzigsten Kenntnisse u. s. w.

Allgemeines Wörterbuch der Marine von J. H. Röding. Hamburg bey Lizenziat Nemnich und Leipzig bey Andr. Fr. Böhme; ohne Jahrzahl. Es besteht aus zween großen Quartbänden, einem Suplementband und einem Band mit 115 Kupfertafeln, welche 798 Figuren enthalten, nebst einigen Bogen Erklärung. Keine der seefahrenden Nazionen hat ein so allumfassendes und vollständiges Werk über die Marine aufzuweisen, und es erregt Erstaunen, wenn man den außerordentlichen Fleiß und die eiserne Beharrlichkeit des Verfassers und die Kostbarkeit der dazu erfoderlichen Nachforschungen und Materialien erwägt, wodurch es nicht nur für Teutsche, sondern auch für andere Nazionen ge-

---

von G. S. Klügel, Professor der Mathematik zu Helmstädt, Berlin und Stettin, bey Fr. Nicolai, 1784, steht Seite 361 in des dritten Theils dritter Abtheilung folgende Erklärung: „Die große Raa wird in der Fahrt nie her-„unter gelassen, sondern das Segel gegen dieselbe hinauf-„gezogen, so auch die Fokraa." —?— Seite 368: „Die „Schoten sind 2 Taue an den untersten Eken der Segel; „an dem Schönfahrsegel und Foksegel nennt man sie Hal-„sen." —?— Seite 385: „Die Flotte, die das Gefecht „sucht, hat Vortheil sich über den Wind — den Wind „im Rüken, — zu halten. Der Dampf von ihren Kano-„nen zieht sich ganz nach der andern Seite. Bey dieser „Lage können sich die Schiffe eher zu Hülfe kommen, als „wenn sie unter dem Winde — den Wind voruher, — „wären." —?— Doch dies mag genug seyn. So viele Irrthümer als Erklärungen. Man vergleiche sie mit denjenigen eben derselben Gegenstände und mit den dazu gehörenden Figuren, welche im nachstehenden Versuche enthalten sind, um sich zu überzeugen.

wissermaßen brauchbar gemacht worden ist.*) Allein die alphabetische Ordnung ist nicht geeignet, einen angenehmen Ueberblik des Ganzen zu gewähren. Sie liefert zwar alles, aber jeden Gegenstand besonders, und selbst die Umständlichkeit und Reichhaltigkeit der oft geringfügigen Dinge verursacht, daß man sie oft nicht zu ordnen weiß.

Ich habe dieses vortrefliche Werk zu diesem Versuche, vorzüglich im beygefügten Wörterbuche benuzt und — ich gestehe es, — ganze Stellen ausgeschrieben, besonders da, wo ich in viele Details eintreten mußte, an die ich mich nicht mehr deutlich erinnerte. Es ist am sichersten, die Sprache derjenigen zu gebrauchen, welche entweder gewiße Grundsäze und Regeln der Kunst selbst erfunden, oder — wie es der Fall mit Herrn Röding ist, — ihre praktische Anwendung recht anschaulich gemacht haben, denn es

---

*) Nämlich auch für Holländer, Dänen, Schweden, Engländer, Franzosen, Italiener, Spanier und Portugiesen. Uebrigens ist der Inhalt durchaus richtig und der Vortrag deutlich, wenigstens sind die Ausnahmen selten. Nur wäre zu wünschen gewesen, daß auf die Rükweisungen mehr Aufmerksamkeit verwendet worden seyn möchte, da hin und wieder der unangenehme Fall eintritt, daß an der angewiesenen Stelle die gesuchte Erklärung unter ein drittes Wort verschoben, oder — jedoch selten, — gar nicht zu finden ist. Diese Rüge entspringt keineswegs aus Tadelsucht, sondern aus dem Wunsche, daß bey einer allfälligen neuen Auflage darauf Rüksicht genommen werde, und dieses Wörterbuch dadurch an Vollkommenheit und Brauchbarkeit gewinne.

ist in der That gleichgültig, ob die Einkleidung der Sache neu ist oder ob jemand dieselbe Sache mit andern Worten bereits gesagt hat.

Ferner erschien: Ueber den Seekrieg und das gegenseitige Verhältniß der Seemächte, vom Verfaßer des Napoleon und Pitt, Hamburg und Bremen 1805. Diese kleine Schrift von 144 Oktavseiten ist größtentheils ein Auszug aus dem Vorhergehenden, und bestimmt, dem größern Publikum einige Kenntniß vom Seekriege zu geben. Der Verfaßer hat seinen Zwek zu sehr beschränkt, daher bleibt noch viel zu wünschen übrig.

Im May 1805 erschien bey Orme in London ein Kupferwerk: Liber nauticus, in zehn Heften, jedes zu einer halben Guinee. Man findet darin alles, was zu Schiffen und Schiffswerften gehört. Obgleich diesen Heften eine Erklärung der Kupfertafeln beygefügt seyn wird, so dürfte dennoch der Nuzen für die Kenntniß der Seefahrt eben nicht sehr ausgebreitet seyn, da es sehr theuer ist, und also schwerlich einen Uebersezer finden wird.

In den Seereisen sind die nautischen Details entweder größtentheils ausgelaßen oder nicht erklärt, da nicht die Nautik, sondern die Reise der Hauptgegenstand derselben ist. Leztere würde durch jene aufgehalten werden und viel an Unterhaltung einbüßen. Doch wäre es oft sehr nüzlich, wenn ein kleines Wörterbuch, das die zur Verständlichkeit der

Seefahrt unentbehrlichsten Erklärungen enthielte, als Anhang beygefügt wäre, wie es die Franzosen zu thun pflegen.

Da nun die obbenannten und andere diesen Gegenstand betreffenden Schriften denselben noch nicht auf eine Art dargestellt haben, um sich einen deutlichen Begriff davon machen zu können, so schien es ein wirkliches Bedürfniß zu seyn, die Seefahrt, und vorzüglich den Kriegsdienst zur See, von dem man höchstens nur einzelne und größtentheils entstellte Züge kennt, dem Publikum bekannter zu machen.

Obgleich es vielen Lesern ein Lächeln abnöthigen dürfte, aus den Gebirgen der Schweiz und von einem Schweizer eine Schrift über die Marine zu erhalten, so glaube ich dennoch befugt zu seyn, diesen Gegenstand zu bearbeiten, da ich während dem amerikanischen Kriege — von 1780 bis 1784, — als wirklicher Seeoffizier auf der holländschen Flotte gedient und folglich von dem Kriegsdienst Sachkenntniß habe.

Ob dieser Versuch gelungen sey und ich damit meine Absicht erreicht habe, wird der Erfolg lehren. Ich fühle selbst das Mangelhafte desselben, und ich sehe mich daher genöthigt, dem Leser den Standpunkt anzugeben, aus welchem ich meine Schrift beurtheilt zu sehen wünschte.

Der Inhalt derselben sollte erst blos als ein kurzes Gemählde einer Flotte, des auf derselben gewöhnlichen Dienstes auf der Rhede, in offener See, im Sturme und in der Schlacht in die zweyte Abtheilung meiner militärischen Aufsäze eingerükt werden, war bereits fertig und macht den größten Theil des siebenten Hauptstüks aus. Allein er veranlaßte eine Menge von Fragen und Erläuterungen, die mir freylich zuerst überflüssig, nachher aber zur Verständlichkeit unentbehrlich schienen, und ich fügte sie als Bemerkungen hinzu, wodurch aber meine Darstellung mehr entstellt als verdeutlicht ward. Ich entschloß mich daher, den Gegenstand mit der nöthigen Vollständigkeit zu bearbeiten, worin jenes gefühlte Bedürfniß, das Zureden meiner Freunde, und die angenehme Erinnerung an die Zeiten meines Seedienstes mich bestärkten. Die Beantwortung jener Fragen macht nun einen guten Theil des übrigen Inhalts dieser Schrift aus.

Die erfoderlichen Materialien fand ich in einer Menge während demselben gesammelter Bemerkungen, in verschiedenen Schriften, die damahls auf der Flotte als Vorschriften und Lehrbücher dienten, und aus andern in der Folge zum Theil angezeigten Werken, aus denen ich das, was mir zwekdienlich und interessant schien, benuzte, um diesen Versuch desto angenehmer und belehrender zu machen.

Die Menge der Gegenstände erschwerte mir die Auswahl, und mag wohl Schuld seyn, daß theils

mehrere ausgelassen, hingegen andere angeführt worden sind, für welche man lieber jene gesehen hätte. Man wird mir zum Beyspiel den Vorwurf machen: die Eigenschaften des Meers, die Beschreibung der Szilla und Charybdis, des Eurips, des Maalstroms gehören nicht hieher; ferner: es fänden oft Wiederholungen statt, und bald seyen die Details im Werke selbst, bald erst im Wörterbuche enthalten. Dies alles ist gegründet, doch lassen sich auch Entschuldigungsgründe anführen. Die Beschreibung der Ansicht und Eigenschaften des Meers und merkwürdiger Theile desselben wird nicht nur für Viele unterhaltend seyn, sondern sie haben auch mehr oder weniger Einfluß auf die Seefahrt, und können folglich nicht als ihr fremde betrachtet werden. Das Wiederholte ist größtentheils von der Art, daß es mit verschiedenen Zweigen der Marine in Verbindung steht, woraus dieser Fehler entstanden ist. Wenn ich fühlte, daß die umständlichen Erklärungen — zum Beyspiel der Meßinstrumente, des Magnets, der Zusammensezung des Seekompasses, der Masten und Raaen, — zu sehr den Zusammenhang trennten, so verschob ich sie in das Wörterbuch, welches dadurch zugleich interessanter und belehrender ward.

Es wären allerdings noch viele Gegenstände anzuführen und mehrere der angeführten umständlicher darzustellen gewesen. Zum Beyspiel die Höhenmessung der Gestirne und überhaupt alles, was in die Steuermannskunst einschlägt. Allein die vielen

dabey unentbehrlichen mathematischen Figuren und Berechnungen, welche für eine große Anzahl von Lesern so abschrekend sind, hielten mich um so mehr davon ab, da Herr Röding ein eigenes Werk über die Seewissenschaft versprochen hat. Auch möchte wahrscheinlich die ausführliche Beschreibung des Schiffes, die Theorie der Schiffsbewegung, die Seetaktik und die Signale für viele Leser schon zu weitläuftig ausgefallen seyn, da dieser Versuch kein Lehrbuch, sondern ein Lesebuch seyn soll. Dennoch konnten, nach meinem Gefühle, jene Gegenstände, die man allenfalls überschlagen kann, nicht wohl kürzer behandelt, noch weniger ganz ausgelassen werden.

Deutlichkeit und Verständlichkeit waren mein vorzügliches Bestreben, daher habe ich aus der gelehrten oder Kunstsprache das Mehreste in die gewöhnliche Sprache übersezt, und die Seeausdrüke nur dann gewählt, wenn ich dieselben entweder schon erklärt hatte, oder dafür kein anderes bezeichnendes Wort fand. Ich habe auch mehr gesucht rein teutsch als schön und geziert zu schreiben, worauf ich keinen Anspruch mache. Da ich das Wort Marine zum Titel gewählt habe, obwohl es nicht teutschen Ursprungs, doch allgemein bekannt ist, und wir kein gleichbedeutendes Wort dafür haben, so führe ich hier aus dem Rödingschen Wörterbuche die Erklärung dieses Worts an.

„Unter dem Wort Marine versteht man nicht „allein den Seestaat einer Nazion, sondern auch

„alles, was das ganze Seewesen und den See„dienst betrifft; sowohl die Kriegsschiffe als die „Kauffahrer, die Einrichtung und Beschaffenheit „derselben; alle dabey angestellten Militär- und „Civilpersonen, welche den Bau, die Zu- und „Ausrüstung, Bemannung und Regierung dersel„ben besorgen, und überhaupt alles, was man zur „Seewissenschaft rechnen kann."

Der eigentliche Seedienst, sowohl auf der Rhede als in offener See, ist theils aus eigener Erfahrung und Erinnerung, theils nach den Dienstvorschriften, vorzüglich nach des Admirals Ritters von Kinsbergen: Schiffsdienst, herausgegeben 1782, durch den damahligen Lieutnant — jezt Admiral — Verhuell, bearbeitet.

Die Seetaktik ist ein sehr gedrängter Auszug aus nachfolgendem sehr schäzbaren Werke, welches schon im Jahr 1764 das königliche Privilegium erhielt, bey vielen Flotten — unter andern bey der holländschen, — benuzt, und seitdem mit dem Stempel der Marine de la république française bezeichnet ward. Le MANOEUVRIER, ou Essay sur la Théorie et la Pratique des Mouvemens du Navire et des Évolutions Navales. Par Mr. BOURDÉ de VILLEHUÈT, Officier des Vaisseaux de la Compagnie des Indes; avec figures en taille douce. À PARIS, chez Desaint, Libraire, ruë du Foin, 1769, mit dem Motto: Hoc opus, hic labor est. Virgil. Æneid. Um die Evoluzionen desto mehr zu verdeutlichen,

habe ich nach Angabe des Verfassers dazu die Zeichnungen, Figuren 37 bis 76, mit Ausnahme von Wenigen entworfen.

Die Signale sind genau nach den nämlichen Grundsäzen ausgeführt, nach welchen das Signalbuch der holländschen Flotte eingerichtet war, und von welchem ich, wie jeder andere Seeoffizier, eine Abschrift hatte. Das Nähere über diesen Gegenstand findet sich in der Einleitung zu den Signalen.

Die historisch-statistische Nachricht von den gegenwärtigen Seemächten ist beynahe ausschließlich nach den statistischen Gemälden des Herrn Hofkammeraths Ockhard bearbeitet und aus den neuesten öffentlichen Blättern ergänzt worden. Nur die Geschichte der holländschen Marine, welche in jenen Gemälden so gar kurz abgefertigt war, habe ich aus guten Quellen vervollständigt. Sie schien mir dies zu verdienen, und ich glaubte ihr diese Huldigung vorzüglich schuldig zu seyn, da ich jederzeit stolz darauf seyn werde, in derselben gedient zu haben.

Wegen den jedem Hauptstüke vorgesezten Motto's hoffe ich keiner Rechtfertigung zu bedürfen, als nur in sofern ich mich genöthigt sah, hier und da einige Ausdrüke zu verändern, weil ich sonst eine größere Anzahl nicht passender Verse hätte anbringen müssen. Sie zeigen ungefähr den Inhalt des Hauptstüks an; ich hätte deren genug gefunden,

um jedem Abschnitte ein passendes Motto vorzusezen, allein ich hatte Gründe, mich mit den angebrachten zu begnügen. Das Gedicht: la Navigation, enthält sehr schöne einzelne Stellen, das Ganze aber sehr viel Tadelwürdiges, und hat nicht sehr günstige Aufnahme gefunden.

Was die Kupfertafeln betrifft, so habe ich theils aus dem oftерwähnten Rödingschen Wörterbuche und aus andern guten Werken die Zeichnungen, die ich zwekdienlich fand, benuzt, und was fehlerhaft war, verändert, theils auch mehrere selbst entworfen, um die größtmögliche Richtigkeit und Deutlichkeit zu erhalten, zu welchem Endzweke noch eine Erklärung derselben beygefügt ist. Um die Kostbarkeit des Werks nicht zu erhöhen, war ich genöthigt, mich einzuschränken, wie ich denn oft mehrere Figuren in eine zusammengedrängt und größtentheils nur Umrisse geliefert habe, da es nicht um ausgeführte Zeichnungen, sondern blos um Verdeutlichung zu thun war. Ueberschriften und Benennungen der vorgestellten Gegenstände wurden deswegen nicht beygesezt, weil dieselben Kupfertafeln auch zu der schon veranstalteten französischen Uebersezung dienen sollen.

So viel glaubte ich nöthig über meine Beweggründe und die Ausführung dieses Versuchs sagen zu müssen. Möchte doch leztere ein günstiges Urtheil erhalten! Gerne will ich, wo es mit Anstand und nicht blos durch Machtsprüche geschieht, mich zurechtweisen lassen, und Falls es nothwendig scheinen möchte,

das Irrige verbessern, das Fehlende beyfügen und das Undeutlichgebliebene erklären. Uebrigens würde man sich sehr irren, wenn man glaubte, daß ich irgendwo die Wahrheit der Darstellung aufgeopfert hätte, da ich jene mir zur Richtschnur gewählt habe.

Der Verfasser.

Erklärung der Kupfertafeln.

Titelvignette.

Die oben als Strich dienende Verzierung stellt eine Splissung an einem Ankertaue vor, wodurch dasselbe verlängert wird; man sieht, wie die Duchten durch- und ineinandergestekt sind, und dadurch eine große Stärke erhalten.

Links neben dem auf dem Strande umgekehrt liegenden Boote, auf dem zween Matrosen in ihrer gewöhnlichen Tracht sizen, ist ein Anker zu sehen, wie sie auf dem Lande aufgestellt zu werden pflegen. Ein Kutter segelt heran; in der Ferne, mehr rechts, segelt hingegen ein Kriegsschiff bey dem Winde in's Meer hinaus.

Tafel I. Seite 24.

Figur 1. Die Erklärung findet sich an der angezeigten und nachfolgenden Seiten.

Figur 2 stellt die Geräthe des Logs vor, dessen Erklärung Seite 32 und im Wörterbuche im zweyten Bande unter dem Worte Log zu finden ist.

Tafel II. Seite 28.

Figur 3. Die Erklärung steht theils an der angezeigten Seite, theils im Wörterbuche unter den Wörtern Bestek und Laviren. Die Zikzaklinie, welche lezteres andeutet, ist an den Wendepunkten zn spizig, denn die Gänge laufen abgerundet durch den Trieb des Schiffs vorwärts. An

der Küste von England bey Lisard Pt. Plymouth, Dartmouth, Singels, Dower, Süd- und Nordforeland sind Leuchtthürme zu sehen. An der Küste von Frankreich bey Quessant und etwas östlich sind Linien, welche aus einem Punkt gegen die Küste laufen und Beobachtungen aus der See auf die Lage und Richtung merkwürdiger Gegenstände, zum Beyspiel, Gebäude, Bergspizen und dergleichen in Beziehung auf das Fahrwasser andeuten. Die an der Küste fortlaufende Linie zeigt das Gestade zur Zeit der Fluth, und die punktirte Linie den Strand zur Zeit der Ebbe an.

Tafel III. Seite 44.

Figur 4. Um dem Leser eine wahre deutliche Ansicht von einem Kriegsschiffe zu geben, ist das hier vorgestellte mit denjenigen Farben ausgemahlt, welche sie größtentheils haben, obgleich die verschiedenen Nazionen auch hierin mehr oder weniger von einander abweichen. Um diese Tafel nicht durch Lettern und Ziffern zu verunstalten, hat man sie desto eher weggelassen, da eine Vergleichung mit den Figuren 16, 17, 18 und 19 über die mehresten der hier vorgestellten Gegenstände nebst ihrer Erklärung hinlängliche Auskunft geben. Das Schiff trägt 74 Kanonen, nämlich 14 in der untern, und 14 in der obern Lage, 6 auf dem Halbdek und 3 auf dem Bak. Es segelt bey schönem Wetter vor dem Winde oder vielmehr mit raumem Winde. Es hat sowohl Raasegel als Stagsegel beygesezt. Das große Segel ist aufgegeyet, der Besan aber fest. Die Zeichnung ist zu klein, als daß alles Tauwerk hätte gezeichnet werden können. Vieles ist durch die Masten und Segel verdekt und das Unbedeutendste — ungefähr ein Drittheil, — weggelassen worden, weil es nur die Darstellung verundeutlicht haben würde. An dem Fokfegel, an den Mars- und Bramsegeln sind die gabelförmigen Boyleinen, ferner die Brassen und die Reihen von Refbändern leicht zu

erkennen, desgleichen auch die Schoten des Foks und der Stagsegel, die Halsen sind aber größtentheils verdekt, und in Figur 5 besser zu sehen. Am Top des Fokmasts wehen zwey Signale an einem Fall. Beyde beziehen sich auf die Schlacht bey Kap Trafalgar, und sind Seite 72 des zweyten Bandes erklärt. Da der Vorflaggenstab auf dem Bugspriet die Behandlung und das Vollhalten der Vorstagsegel verhindern würde, so hat man ihn weggenommen und die Vorflagge an dem Fokstag befestigt. Das Schiff hat eine hintere Gallerie. Die große Schluppe, in welcher die Ruder fehlen und worin der wachhabende Matrose sizt, wird an einem Taue nachgezogen. Die in der Ferne liegende Fregatte hat gegengebraßt, indem das große Marssegel und das Kreuzsegel bak gelegt, die übrigen aber voll sind. Es haben sich, ungeachtet wiederholter Korrektur, dennoch einige, doch nicht bedeutende Fehler eingeschlichen, zum Beyspiel in der Zeichnung und Lage der Anker, die nicht auf den Finknezen, sondern auf dem Schiffsbord oder auf der Fokrüste liegen müssen; der Schaft und die Arme sind nicht deutlich genug ausgedrükt, und die Kanonen auf dem Bak sind zuviel rükwärts.

Tafel IV. Seite 45.

Figur 5. Eine Fregatte, deren Flagge und Wimpel rükwärts wehen, weil der Wind von vorn seitwärts in die Segel fällt, denn sie segelt bey dem Winde über Steuerbord mit Bakbordshalsen zu; darum hängt das Fahrzeug so sehr auf die rechte Seite. Die Halsen des Foks und des großen Segels sieht man deutlich nach vorn zugezogen und befestigt; auch der Hals des Besanstagsegels ist sichtbar, doch etwas verzeichnet, indem er dicht hinten am großen Mast seyn sollte. Man sieht, daß diese Fregatte nur eine Kanonenlage hat, wodurch sie sich hauptsächlich von einem Linienschiffe unterscheidet. Die Kanonen auf dem Halbdek und Bak sind nicht angezeigt.

Tafel V. Seite 46.

Figur 6. Eine Korvette, welche der Kupferstecher kürzer als das ihm vorgelegte Original zu zeichnen beliebte, wodurch sie ihre schlanke Gestalt verlohren hat. Die Erklärung befindet sich theils Seite 45, theils im Wörterbuche unter dem Wort Besan. Es sind mehrere Fehler zu rügen. Das große Stag muß nicht an den Hahnpfoten vom Rand der Marse unter dem großen Segel, sondern vom Mast weg über dasselbe hinlaufen, und ist folglich durch dasselbe beynahe verdekt. Die großen Brassen fehlen ganz, und die Fokbrassen müssen laufen wie in der nachstehenden Figur.

Figur 7. Eine Brigantine. Siehe die Erklärung Seite 46 und das Wort Besan im angehängten Wörterbuche. Die Kanonen sind aus Versehen nicht gezeichnet worden; doch dienen diese Fahrzeuge auch mehr zum Handel als zum Kriege.

Tafel VI. Seite 48.

Figur 8. Ein Kutter, der vor Anker liegt, dessen Tauwerk daher desto deutlicher in die Augen fällt. Die heruntergelassene Gaffel G und der Baum F sind leicht zu bemerken. Die ausführlichere Erklärung siehe Seite 46 und folgende.

Figur 9. Ein französisches, zur Landung in England bestimmtes Kanonenboot, welches im Verhältniß zum Kutter zu groß dargestellt ist. Siehe die Erklärung Seite 52.

Tafel VII. Seite 58.

Figur 10. Das auf dem Stapel befindliche Gerippe eines Kriegsschiffs, welches mit dem Hintertheil zuerst in's Wasser laufen soll. Siehe die weitere Erklärung an der obbemerkten und den folgenden Seiten.

Tafel VIII. Seite 60.

Figur 11. Der Querdurchschnitt eines Zweydekschiffs. Die Kapitalbuchstaben beziehen sich ausschließlich auf das Schiffsgebäude, die übrigen auf die Kanonen, welche mit Nummern bezeichnet sind. Aus Versehen ist auch das Steuerruder damit, statt mit Ziffern, bezeichnet worden. Die Erklärung der Lettern A bis K siehe Seite 60. L eine feste Kuhbrüke, die auf den leichten Dekbalken DD liegt; ferner die Luke. M das erste Dek nebst der Luke. N das Oberdek mit der Luke. Diese Luken sind schraffirt und befinden sich in den Dekplanken zwischen den Dekbalken. O das Raaholz, eine mit Bildhauerarbeit verzierte, oben um das Bord herumgehende Leiste. P das Schanddek, Flachbord; Planken, welche flach auf dem Bord des Schiffs liegen, um dasselbe und die Enden der Rippen zu bedeken. Q der Kiel. R der Doppelkiel. Der Leztere ist nicht an allen Schiffen angebracht, und dient, den erstern tiefer und schärfer zu machen, damit das Fahrzeug mehr Steifheit erhalte. S der Kolsem; siehe Nro. 2, Seite 76. T die Bauchstüke; die untersten Theile, aus welchen die Rippen des Schiffs bestehen; sie liegen quer über dem Kolsem. U die Sizer sind auf beiden Seiten die Verlängerungen der Bauchstüke. V die Auflanger sind die Verlängerungsstüke der Sizer; es giebt derselben nach der Größe des Schiffs 4, 5, und noch mehr. W die verkehrten Auflanger; die obersten Verlängerungsstüke der Rippen, welche mit dem Flachbord bedekt sind. Die Bauchstüke, Sizer und Auflanger heißen zusammen eine Rippe oder Spann, und sind wohl ineinander gefugt und stark verbolzt. Die durch das Schiffsbord und durch die Deke gehenden punktirten Linien deuten die Nägel und Bolzen an, womit sie verbunden sind. X die Katspuren, siehe dieses Wort im beygefügten Wörterbuche. Y die Sizer, und Z die Auflanger der Katspuren. An den Kanonen ist der Umstand zu rü-

gen, daß die Untern kleiner als die Obern sind, da just das Gegentheil statt finden sollte; g die Seitenstüke des Raperts, h die Blokräder, i die Ausschnitte, in welchen die Zapfen der Kanonen liegen, k die Treppe für die Richtblöke und den Richtkeil, lm der Ring der Einhohltalie, n der Ring der Seitentalie, o der Ring des Bruks, p das Loch des Bruks, q französische Einhohltalien (es sollten aber zwey seyn), r abgerundetes Vorstük, t unterer Pfortenring, u Einhohlring, v Talie zur Befestigung des Tromptaues, w oberer Pfortenring, x Tromptau, y Trompring, z Stellholz, tz die Schwichtung (das tz ist auf der Tafel bey Nro. 2, an dem Tau, das über die Kanone und die Talie c und den Bruk liegt, vergessen worden), siehe Seite 153 und das Wort Rapert. d das vordere Ende der Ruderpinne, e das Steuerreep, das an beiden Seiten angehaakt ist, durch die Blöke ff und von da wieder zurük in die Mitte des Schiffs und über die Rollen aufs Halbdek läuft, siehe Seite 82, Nro. 24, und Seite 91, Nro. 56.

Tafel IX. Seite 80.

Figur 12. Das Profil eines Schiffs von 74 Kanonen nach holländscher Bauart und Einrichtung. Die ausführliche Erklärung steht Seite 75 bis 93, auf welche sich die beygefügten Lettern und Ziffern beziehen, wo aber folgendes vergessen ist: A der Raum der Kuhbrüke, B das Zwischendek, C das Oberdek, D das Halbdek, E der Bak, F die Kampanje, 67 ist der Krahnbalken, und 68 die Kreuzhölzer, deren Erklärung im Wörterbuche steht. a der Vorsteven, b der Hintersteven, c Obenkiel, d Obenknie, e Knie am Hintersteven, f Vorbinnensteven, g Hinterbinnensteven. (Alle diese Stüke dienen blos zur Verstärkung des Kiels und beider Steven). h die Bauchstüke, i das Steuerruder, k der Krieg oder der Unterlauf des Vorstevens, l der Schafft oder Schegge, m die Spur des großen Masts, n die Spur des Fokmasts, o die Spur des Besanmasts, p loser Steven oder Verstärkung des Hinterstevens.

Figur 13 stellt von Nro. 3 bis 22 alles das vor, was von Seite 76 bis 81 erklärt ist.

Tafel X. Seite 92.

Figur 14 stellt das Zwischendek B und alles dasjenige vor, was von Seite 81 bis 86, Nro. 23 bis 40 erklärt ist. Es ist daher nur noch nöthig, die Lettern zu erklären, welche sich auf andere hier zusammengedrängte Gegenstände beziehen. aa der Kabelring: siehe dessen Erklärung Seite 140. b die Mäuse oder Knoten, welche aber hier nicht deutlich und groß genug gezeichnet, sondern blos ein wenig schraffirt sind. c das Ankertau, das durch die Seisinge dd an den Kabelring festgebunden wird. ee sind die Splissungen des Kabelrings, der bey 29 um die Spille gelegt ist, wodurch der Anker aus dem Grund gehoben wird. f sollte etwas niedriger stehen, und zeigt wie das Ankertau des andern noch auf dem Grund haftenden Ankers um die Beting gelegt und befestigt ist. g Ringbolzen oder eiserne Ringe, die am Fußboden befestigt sind, um das um die Beting gelegte Ankertau noch fester zu halten.

Die vierte Kanone an Bakbordsseite, von hinten an gerechnet, ist mit der einfachen Einhohltalie b, welche in den Ringen m und u angehaakt ist, zurükgezogen. Der Bruk a fährt deutlich durch die Ringe oo, und ist hinten um die Traube der Kanone gelegt, welches eigentlich nur der Fall ist, wenn dieselbe dicht am Bord liegt. Die siebente und achte Kanone sind mit der Pardeleine s — siehe Seite 256 des zweyten Bandes, — festgebunden.

Figur 15 stellt die Gegenstände Nro. 41 bis 68 vor, welche von Seite 86 bis 93 erklärt sind. Das stark schraffirte Mittenstük CC stellt einen Theil des Oberdeks vor. DD ist das Halbdek, auf welches aus Versehen die Spille 45 gesezt worden ist, die aber nur bis auf's Oberdek geht, wie auf Figur 12, Nro. 45 zu sehen, folglich auf dem Halbdek nicht sichtbar ist. Sowohl dieses als

die Laufplanken 62 und der Bak EE, welche in gleicher Höhe liegen, sind nur leicht schraffirt, die Kampanje ist ganz weiß, und nur die Eintheilung der Zimmer durch Linien und Ziffern angezeigt. Das Steuerrad 56 und das Nachthäuschen 57 sind durch die Kampanje verdekt und sollten hier nur punktirt angedeutet seyn. 67 sind die Krahnbalken und 68 die Kreuzhölzer. Die zweyte Kanone von vorn an Steuerbordsseite zeigt einen holländschen Bruk aa, der durch das Brukloch p geht. Die dritte Kanone ist mit einer doppelten französischen Einhohltalie qq zurükgezogen. Die gegenüberstehende Kanone zeigt die Seitentalien cc, welche an den Ringen nn und ww festgehaakt sind. Die Rüsten KK sind stark, die hintern aber nur schwach schraffirt, weil jene mit dem Oberdek, diese mit dem Halbdek gleichhoch liegen. Auf beiden Seiten des großen Masts, in der Biegung des Geländers, sind zwey hervorstehende abgerundete Bretter in der Höhe der Ausgänge des Halbdeks. Auf dem an Steuerbordsseite steht ein großer steinerner Krug mit frischem Wasser für die Kajüte. Auf dem gegenüberstehenden steht aufrecht ein Faß mit Bier für's Schiffsvolk, wovon Seite 160 die Rede ist.

Tafel XI. Seite 94.

Figur 16. Ein Kriegsschiff mit Rundholz, Tauwerk und Ankern. Die Kapitalbuchstaben beziehen sich auf das Schiffsgebäude, dessen Erklärung Seite 94 bis 98 steht. Die kleinen Lettern zeigen das Rundholz an, das von Seite 101 bis 108 erklärt ist. Die Ziffern haben Bezug auf das Tauwerk, dessen Erklärung von Seite 111 bis 122 zu finden ist. Die doppelten kleinen Lettern beziehen sich auf die Ankerung, siehe Seite 133 und im Wörterbuche die Wörter Anker und Boye. An dem vorn hinauslaufenden Ankertau ist ebenfalls ein Anker befestigt, so daß das Schiff nicht nur vor Anker liegt, sondern auch

verteyet ist. Die Hahnpforen am Vorrande der Marsen stehen etwas zu senkrecht.

Tafel XII. Seite 98.

Figur 17. Der Hintertheil eines Schiffs, dessen Erklärung an vorerwähnter Seite zu finden ist. Die Wasserlinie ist etwas zu niedrig.

Tafel XIII. Seite 126.

Figur 18 die Raasegel. Figur 19 die Stagsegel. Die bezeichnenden Ziffern folgen bald auf einer bald auf der andern Figur, so daß man sich die einen Segel zwischen die andern denken muß, wo sie hingehören, wie die Figuren 4 und 5 deutlich machen. Der obere Flieger 9 fehlt, ist aber leicht hinzuzudenken, da er wie 7 über das Segel 8 steht. Die Schiffsgebäude sind als bloße Nebendinge nicht ausgeführt.

Tafel XIV. Seite 138.

Figur 20 die Ankerung. Siehe Seite 138.

Tafel XV. Seite 152.

Figur 21 und 22. Zwo Karonaden, deren Erklärung an besagter und folgenden Seite zu finden ist.

Tafel XVI. Seite 178.

Figur 23 ist aus Versehen mit 22 bezeichnet, enthält den Plan der Schlacht bey Kap Trafalgar, und gehört zum 8ten Abschnitt des 7ten Hauptstüks.

Inhaltsanzeige.

Vorbericht.

Unbekanntheit mit der Seefahrt. — Litteratur der Marine. — Quellen, Zwek und Bearbeitung dieser Schrift.

Erstes Hauptstük.

Das Meer.

Erster Abschnitt. Ansicht und Eigenheiten des Meers.

Ansicht, Seite 1—4. Ebbe und Fluth 4—11. Ströme 11—17. Funkeln und Salzigkeit des Meerwassers 17—20.

Zweyter Abschnitt. Eintheilung des Meers.

Ausgedehntheit und Einförmigkeit der Meeresfläche, Seite 21—22. Weltgegenden, Linien und Kreise 22—26, Figur 1.

Dritter Abschnitt. Instrumente.

Seekarten, Tafel II. Bestek, Figur 3 Seite 26—29. Seekompaß, 30—31. Das Log 31—33, Figur 2. Meßinstrumente 33—33. Das Senkbley 35—37. Fernröhre 37—39.

Zweytes Hauptstük.

Von der Eintheilung und dem Bau der Schiffe.

Erster Abschnitt. Rangordnung der Schiffe.

Rangordnung, Tabelle I. Seite 40—43. Linienschiffe, Fig. 4, Seite 44. — Fregatten, Figur 5, Seite 45. — Korvetten, Figur 6, Seite 45. Brigantine, Figur 7, Seite 46. Kutter, Figur 8, Seite 47. Schooner, Seite 49. Brander, Seite 49—51. Kanonenboote, Figur 9, Seite 52.

Zweyter Abschnitt. Vom Schiffbau.

Schiffsbaukunst, Risse, Seite 52—54. Form und Erfodernisse der Schiffe 54—57. Bauanlage auf dem Stapel und Ablaufen eines Linienschiffs, Figur 10, Seite 58—64. Materialien, Baukosten und Gewicht, Seite 65—69.

Drittes Hauptstük.

Das Schiffsgebäude.

Erster Abschnitt. Vorläufige Bemerkungen.

Anblik. — Menge der Gegenstände. — Steuerbord und Bakbord. — Länge, Breite oder Weite. — Hohl oder Tiefe. — Höhe, Seite 70—74.

Zweyter Abschnitt. Das Innere des Schiffgebäudes.

Unterster Schiffsraum A, Figur 12 und 13, Seite 76—81. Zwischendek B, Figur 12 und 14, Seite 81—86. Oberdek C, Halbdek D, Bak E, Figur 12 und 15, Seite 87—93.

Dritter Abschnitt. Das Aeußere des Schiffgebäudes.

Die Wasserlage. — Das Steuerruder. — Die Batterieen. — Das Gallion, Figur 16, Seite 94—97. Der Spiegel, Figur 17, Seite 98—99.

Viertes Hauptstük.

Die Zurüstung.

Erster Abschnitt. Das Rundholz.

Verhältnisse. — Masten, Bugspriet, Stängen, Raaen, Besansruthe u. s. w. Figur 16, Tabelle II. Seite 101—108.

Zweyter Abschnitt. Tau- und Takelwerk.

Blöke, Scheiben, Takel, stehendes und laufendes Takelwerk, Figur 16, Seite 109—122.

Dritter Abschnitt. Von den Segeln.

Raasegel, Marssegel, Bramsegel, Leisegel und Wassersegel, Figur 18. Stagsegel, Figur 19. Gaffelsegel, Figur 6. Baumsegel, Figur 7. Tabelle III. Seite 123—129.

Fünftes Hauptstük.

Die Ausrüstung.

Erster Abschnitt. Von den Ankern und Ankertauen.

Beschreibung des Ankers, siehe Titelvignette und auch Fig. 16, Seite 132—133. Gewicht der Anker, ihre Zahl und Verschiedenheit, Tabelle IV. Seite 134—135. Ankertaue, Kabel, Fabrikazion, Länge, Dike und Gewicht, Tabelle V. Splissung, siehe Titelvignette, Seite 135—137. Ankern, Verteyen, Figur 20, Klaren, Seite 137—139. Ankerlichten Figur 14. Die Ankertaue schlüpfen lassen oder kappen, Seite 139—141.

Zweyter Abschnitt. Von den Schluppen und Booten.

Darstellung eines Hafens und einer Rheede, Seite 142—144. Zahl, Einrichtung, Benennung und Gebrauch der Schluppen, Ein- und Aussezen derselben, Seite 145—148.

Dritter Abschnitt. Das Geschüz.

Kanonen, Karonaden, Figur 21 und 22, Tabelle VI. Seite 149—152. Raperte, Festbindung am Schiffsbord, Drehbassen 153—154. Aufstellung und Vertheilung des Geschüzes, Tabelle VII. Seite 155. Gewicht des Geschüzes, Tabelle VIII. Seite 155. Munizion, Seite 156.

Vierter Abschnitt. Die Lebensmittel.

Lieferung, Offiziertafel, Schiffskost und Razionen, Bottlerey, Arzneykiste, Besoldung u. s. w. Seite 157—164.

Sechstes Hauptstük.

Die Bemannung.

Erster Abschnitt. Grundsäze der Mannszahl.

Die Größe und Bestimmung der Handelsschiffe bestimmen die Mannszahl. Auf den Kriegsschiffen zeigt die Zahl und der Kaliber der Kanonen, wie viel Mannschaft erfodert wird, Seite 165—166.

Zweyter Abschnitt. Rangordnung der Schiffsmannschaft.

Flaggoffiziere, Oberoffiziere, Dekoffiziere, befahrne Matrosen, unbefahrne Matrosen, Mariniers, Schiffsjungen, Seite 167—181.

Dritter Abschnitt. Eintheilung der Schiffsmannschaft.

Quartiere, Baken, Wendrolle, Reefrolle, Geschüzrollen, Schlachtrollen, Tabelle X. Seite 182—186.

Vierter Abschnitt. Die Mannszucht.

Strenge, Befugnisse des Kapitäns, Kriegsräthe, Strafen, Fesseln, von der Raa fallen lassen, Kielhohlen, Aussezen, Todesstrafen, Seite 187—191.

Fünfter Abschnitt. Sitten der Seeleute.

Einfluß des Meers, des engen Zusammenlebens, der oft angestrengten Arbeit und der Gefahren auf die Seeleute. Rohheit, Aberglaube, Mismuth, Meuterey, Drang zur See, Unbeständigkeit, Ausgelassenheit, Verschwendung. Neugier, Lernbegierde, Kenntnisse, Erfahrung, Ausdauer, Entschlossenheit, Tapferkeit, Seite 192—202.

Siebentes Hauptstük.

Der Seedienst.

Erster Abschnitt. Die Uebernahme des Schiffs.

Untersuchung des Schiffs, Abbringen desselben, Verzeichnisse, Tagebuch, Musterung, Paradiren auf den Raaen, Seite 203—206.

Zweyter Abschnitt. Die Uebungen.

Unterricht in der Kenntniß aller Theile des Schiffs und Handhabung derselben. — Hand- und Schiffsarbeiten. — Uebungen mit dem Geschüz und mit dem Kleingewehr, Seite 207—215.

Dritter Abschnitt. Der Dienst auf der Rheede.

Wache und Piket. — Dauer derselben. — Eintheilung der Zeit. — Parole und Befehle. — Abend- und Morgen-

schüsse. — Runden. — Ueberall. — Wasserhohlen. — Lieferungen. — Ankunft des Admirals und Parade. — Leichenbegängniß. — Diana und Zapfenstreich, S. 216—232.

Vierter Abschnitt. Vorbereitung zum Absegeln.

Gesundheitsvorkehrungen. — Einnahme der Lebensmittel. — Signale. — Ankerlichten. — Absegeln. — Begrüßung. — Lootsen, Seite 233—239.

Fünfter Abschnitt. Der Dienst auf offener See.

Wache. — Ablösung. — Lothen. — Loggen. — Wenden. — Kartuschenfüllen. — Entdekung eines Schiffs und Jagd auf dasselbe. — — Visitazion, Tab. IX., Seite 239—254.

Sechster Abschnitt. Der Sturm.

Windstille. — Entstehung und Verstärkung des Windes. — Sturm und Wirkungen desselben. — Zerstreuung der Flotte. — Wiedervereinigung derselben nach dem Sturm. — Ausbesserung der Schiffe, Seite 255—263.

Siebenter Abschnitt. Vorbereitung zur Schlacht.

Aufmunterung der Schiffsmannschaft. — Entdekung der feindlichen Flotte. — Signale, sich zum Gefecht vorzubereiten. — Allarm. — Schlachtrolle, Tab. X. — Die feindliche Flotte kömmt zum Vorschein, Seite 264—274.

Achter Abschnitt. Die Seeschlacht.

Beschreibung der Schlacht bey Kap Trafalgar nebst dem Plan derselben, Tabelle XI., Seite 274 bis zu Ende des ersten Bandes.

Druckfehler.

Seite	Zeile	statt:	lies:
4	1 oben	flaterten . .	flatterten
16	2 oben	welchem . .	welchen
48	3 oben	Staange . .	Stänge
64	5 unten	Kanstantinopel .	Konstantinopel
68	9 oben	Blökse . .	Blökke
75	3 oben	von . . .	vor
85	3 unten	10 . . .	19
111	6 oben	der Marse . .	den Marsen
115	12 unten	55 . . .	148
119	11 unten	besorgt . .	besagt
146	1 oben	vordersten . .	vornehmsten
168	6 oben	d'Escadre Chef .	Chef d'Eskadre
171	1 unten	4 Korporale .	2 Korporale
173	1 unten	nach Reisen, füge hinzu: 1802	
181	1 unten	Signalflagen .	Signalflaggen
190	12 unten	führt . . .	fährt
199	14 unten	nach Porzion, füge hinzu: Branntwein	
201	6 unten	e's ist . . .	's ist
203	5 oben	voyex . . .	voyez
203	7 oben	inmense . .	immense
211	13 oben	nach bekannt, füge hinzu: gemacht	
238	Die Note: Siehe hierüber Seite 82 Nro. 24, Seite 91 Nro. 56 und Seite 95 B die Erklärung der Figur 16 von dem Mechanism und der Wirkung des Steuerruders. Ferner Figur 34 und ihre Erklärung Seite 9 und 10 im zweyten Bande.		
241	2 oben	taggen . . .	loggen
254	1 oben	sie	ihn
255	9 unten	das Wort wirklich ist zu viel	
275	12 oben	Repotizionsposten .	Repetizionsposten
277	3 unten	anlaufen . .	anlufen

Bayerische Staatsbibliothek München

Erstes Hauptstück.

Das Meer.

Des prodiges pompeux, des Spectacles célestes,
Au pilote intrépide, offerts de toutes parts
Consolent ses regréts et charment ses regards.
La marée deux fois dans la même journée
Retire et rends les flots à la rive étonnée
Et des globes de feu rayonnant dans les airs
Dirigent le marin sur l'abîme des mers.

La Navigation.
Poéme de J. Esmenard.

Erster Abschnitt.

Ansicht und Eigenheiten des Meers.

Die unermeßliche Wasserfläche, welche einen so beträchtlichen Theil unsers Erdballs ausmacht, wird im Allgemeinen das Meer, der Ozean, und in der Seesprache die See genannt. Ihre besondern Theile erhielten theils von den anwohnenden Völkern der Vorzeit, von ihren Geschichten und Sagen, theils von den Ländern, deren Küsten sie bespühlen, und endlich von ihrer Lage und Beschaffenheit verschiedene Benennungen, welche aus der Erdbeschreibung erlernt werden können.

Der Ozean gewährt eine majestätische Ansicht. Selbst wenn im Sturm die schaumbekränzten Wogen über den schwar-

zen Abgrund daherrauschen, und die größten Schiffe gleich leichten Spielbällen bald steigend bald sinkend umherschleudern und mit Untergang bedrohen, oder wenn sie über die Küsten brausend sich herwälzen, brechen und zerstieben, stellt er uns zwar ein grausenerregendes, doch erhabenes Schauspiel von Kraft und Größe dar. Lieblich erscheint die grünlich schillernde Silberfluth, wenn ein leiser Wind sie sanftwallend bewegt, und tausend zitternde Wellen das Farbenspiel des Himmels zurück strahlen. Am reizendsten ist ihr Anblick beym Aufgang oder Niedergang der Sonne. Ein blendender Feuerstrom glänzt auf dem Wasserspiegel bis an den äußersten Rand des vom Taggestirne berührten Horizonts. Läßt man längs dieser Flammenbahn eine Kanonenkugel hinrikoschettiren, so steigt bey jedem Aufschlag eine glanzvolle Wassergarbe hoch in die Luft empor.

Die gewöhnlichste Farbe der Meeresfluthen ist ein blaulichtes Grün. Diese Farbe ist um das grüne Vorgebirge weniger blau, woher solches wahrscheinlich seinen Nahmen erhalten hat. In andern Gegenden weicht sie noch mehr ab, und ist bald schwarz, bald grau, bald weiß, bald purpurfarbig, im arabischen Meerbusen ist sie roth. Oft ist das Wasser ganz trübe, oft aber sind einzelne Stellen so klar, daß der Meeresgrund in einer Tiefe von mehrern Faden deutlich zu erkennen ist. Zuweilen bemerkt man auf der Oberfläche große Strecken von allerley Farben die von der Brechung der Sonnenstrahlen herrühren, und ihre Lage, Größe und Gestalt nach Stand und Licht der Wolken verändern. Die Uebergänge von einer Farbe zur andern, oder von einer kla-

ren Stelle zu ihren trüben Umgebungen, geschehen größtentheils allmählich, oft aber grell und ohne sich mit einander zu vermischen.

Das Himmelsgewölbe senkt sich rund umher auf den weitgedehnten Wasserspiegel herab, und scheint unmittelbar auf demselben zu ruhen; jedoch bey näherer Betrachtung bemerkt man deutlich, daß diese scheinbare Ebene sich rundet, denn sonst würde die Scheidelinie zwischen dem Luftraum und der Wasserfläche nicht so haarscharf abgeschnitten erscheinen, sondern sich allmählich in der Ferne verdüstern. Wenn Schiffe heransegeln, so entdeckt man zuerst einen schwarzen Punkt am äußersten Ende des Gesichtskreises; dieß ist die Spitze des Mastes, der sich verlängert und zu wachsen scheint; nach und nach kommen mehrere seiner Theile, dann das Schiffsgebäude oft mehrere Fahrzeuge, zuweilen ganze Flotten zum Vorschein, die wie aus dem Schooſe des Meers heraufsteigen. So erschien uns — 1783 — am westlichen Eingange des Kanals eine aus Westindien kommende Brittische Flotte von mehr als 50 Kriegsschiffen, und über 100 andern Fahrzeugen. Schon in der Nacht wehte ein leichter Westwind uns ein dumpfes Getöse das sich zu nähern schien aus der Ferne entgegen, und wir bemerkten eine endelos scheinende Linie, welche den Rand des Horizonts schwärzte. Die anbrechende Morgenröthe versichtbarte uns bald die majestätisch heraufsegelnde Flotte. Der Morgenschuß vom Admiralschiffe begrüßte die aufgehende Sonne, und das Schlagen der Diana, der feyerliche Glockenschall von allen Schiffen auf welchen im gleichen Augenblick die buntfarbigten Flaggen und Wimpel in

den Wind flaterten, stimmten in den Kanonendonner ein, womit bald darauf unser Geschwader die nähernde Flotte salutirte. In wenigen Augenblicken erfolgte die Erwiederung unserer Begrüßung. Jeder Ausdruck ist zu matt, um den widerhallenden Donner der unzählichen Feuerschlünde, das Hervortreten der Menge von Schiffen aus den von der Morgensonne geröthеten Rauchwolken, die kriegerische Musik, die von den Kriegsschiffen ertönte, den Eindruck des Ganzen nach Würden darzustellen. Ich habe zahlreiche Kriegsheere in Lustlagern zu Waffenübungen bereit, oder im Felde zum nahen Kampfe gerüstet in Schlachtordnung gesehen, aber ihr Anblick bleibt weit hinter jenem zurück.

Das Meer bietet eine Menge außerordentlicher und höchst intereßanter Erscheinungen dar, die hier desto eher unserer Aufmerksamkeit würdig sind, da sie mehr oder weniger einen bedeutenden Einfluß auf die Schiffahrt haben.

Diejenige, welche vor allen unsere Bewunderung erregt und verdient, ist unstreitig die regelmäßige Bewegung der See, welche die Ebbe und Fluth genannt wird, wobey drey verschiedene Perioden, nämlich eine tägliche, eine monatliche und eine jährliche vorkommen.

Die tägliche Periode besteht in dem zweymahl abwechselnden Steigen und Fallen des Wässers, welches an zwey entgegengesezten Stellen der Erdkugel täglich zweymahl steigt und an zwey andern Orten eben so oft sinkt. Der höchste Stand desselben — Hochwasser oder volle Fluth genannt, — dauert einige Minuten ohne merkbare Bewegung; dann fängt es an abzulaufen; dieß währt sechs Stunden und

heißt die Ebbe. Wenn diese den niedrigsten Stand — Tiefe See oder Niedrig Wasser — erreicht hat, bleibt die See wieder mehrere Minuten in einer Art Gleichgewicht unbeweglich stehen, womit die Ebbe sich endigt, das Wasser fångt an zu steigen und strömt während 6 Stunden gegen die Küsten an. Diese Zeit und Anströmung wird die Fluth genannt.

Zwey solche Abwechselungen, deren jede aus einer Ebbe und Fluth besteht, geschehen in einer Zeit von 24 Stunden, 48 Minuten, 45 Sekunden, folglich trift sie jeden Tag um mehr als 3 Viertelstunden später als den vorhergehenden ein. Dieß machte wahrscheinlich zuerst auf ihre Uebereinstimmung mit der Bewegung des Monds aufmerksam, denn die Dauer der Ebbe und Fluth kömmt mit dem Zeitraum zwischen zwey aufeinander folgenden Durchgängen des Monds durch den Meridian genau überein. Eine gewisse Zeit nach jedem Durchgange durch den Meridian folgt eine Fluth und nach jedem Durchgange durch den Horizont eine Ebbe. Man bemerkt dabey, daß das hohe Wasser eher an den östlichen als an den westlichen Küsten sich zeigt, weil sie zwischen den Wendekreisen von Ost kömmt und nach West geht, und daß an Orten, die unter einerley Meridian liegen, solche zu gleicher Zeit eintritt, da hingegen in den gemäßigten Zonen sie nach den Wendekreisen zu, eher als gegen die Polarkreise erfolgt, weil sie vom Equator kömmt und gegen die Pole strömt; endlich daß über 65 Breitengrade hinaus Ebbe und Fluth kaum bemerkbar sind. Dieß ist auch der Fall nicht nur im Kaspischen Meere, welches mit der See in keiner sichtba-

ren Verbindung steht, sondern auch im Baltischen, Mittelländischen, Schwarzen und andern eingeschlossenen Meeren, weil die Mündungen zu enge sind, als daß sie Ebbe und Fluth vom Ozean empfangen könnten, und diese Bewegung ist desto unbedeutender, je weniger Länge sie von Ost nach West haben. Desto merkwürdiger ist das Schauspiel, welches der Euripus dem erstaunten Beobachter zeigt. Dieß ist eine Meerenge in einem Theile des Mittelmeers zwischen dem festen Lande von Griechenland und der auf dessen Ostseite liegenden Insel Negropont, wo die Ebbe und Fluth eine ganz eigene Bewegung hat. Vom Neumonde bis zum ersten Viertel, und vom Vollmonde bis zum lezten Viertel strömt das Wasser in 24 Stunden regelmäßig zweymal auf und zweymal ab, so daß auch bey den Mühlen an dieser Meerenge die Räder zweymal auf die eine und zweymal auf die andere Seite laufen. Zur Zeit von den Vierteln zu den Mondswechseln hält die Fluth und Ebbe in dieser Meerenge keine Ordnung, so daß das Wasser zuweilen binnen 24 — 25 Stunden zwölf sogar vierzehn mahl und zwar so heftig auf und abfließt, daß der Strom die größten Schiffe, dem Winde und den angestrengtesten Arbeiten entgegen fortreißt. Die alten und neuen Naturforscher haben sich vergebens bemüht, die Ursachen dieser wundervollen Bewegung zu ergründen und Aristoteles soll sich aus Verzweiflung über seine fehlgeschlagenen Nachforschungen, mit den Worten: „weil ich dich nicht begreifen kann, so begreife du mich,“ in Eurips tobende Fluth gestürzt haben.

Die monatliche Periode besteht darinn, daß Ebbe und Fluth jeden Monat zweymal am stärksten und zweymal am schwächsten sind. Das Erste ereignet sich wenn Sonne und Mond zugleich durch den Meridian gehen, welches alle Vollmonde und Neumonde geschieht. Das Leztere hingegen erfolgt in den Mondsvierteln, wenn Sonne und Mond 90 Grad oder um den vierten Theil der Sphäre von einander abstehen; doch ist erst die dritte Fluth nach dem Neu- und Vollmonde die höchste oder Springfluth. Von da an nimmt sie täglich ab, bis die dritte Fluth nach den Mondsvierteln die niedrigste und kaum halb so hoch als jene ist, und Todtwasser genannt wird. Nach diesem nehmen sie wieder zu. Man bemerkt ferner, daß das Hochwasser bey den Mondswechseln und Vierteln selbst, genau 3 Stunden nach dem Durchgange des Monds, hingegen von den Mondwechseln zu den Vierteln früher, von diesen zu jenen aber später als 3 Stunden nach dem Durchgange eintritt und daß die Fluthen beym Neumond etwas stärker sind als beym Vollmonde. Wenn der Mond sich im Equator oder sehr nahe dabey befindet, so sind Ebbe und Fluth höher, als wenn er Abweichung hat, und je größer diese ist desto geringer sind jene, ob aber diese Abweichung nördlich oder südlich sey, hat sehr wenig Einfluß darauf.

Die jährliche Periode äußert sich darinn, daß um die Zeit der Nachtgleichen die Fluthen bey den Mondswechseln stärker und bey den Vierteln schwächer als gewöhnlich sind, da sie hingegen um die Zeit der Sonnenwenden bey den Mondswechseln schwächer und bey den Vier-

teln stärker als sonst sind. Auch hat man bemerkt, daß zur Zeit der Wintersonnenwende, die Fluthen stärker als bey der Sommersonnenwende, und zwar um desto stärker sind, je näher der Mond der Erde und je geringer seine Breite oder Abweichung, das ist sein Abstand vom Equator ist. Der Mond geht um die Erde in einer Ellypse oder länglicht runden Bahn, folglich ist er am Ende ihres längern Durchmessers weiter von der Erde entfernt, als wenn er am Ende des kürzern sich befindet. Dieses wird die Erdnähe, jenes die Erdferne genannt. Wenn es sich ereignet, daß Sonne und Mond zugleich durch den Meridian gehen, zu der Zeit, da sie beyde zugleich nahe oder im Equator sind, wie solches alle Jahre bey den Neu- und Vollmonden geschieht, welche um die Zeit der Nachtgleichen oder kurz vor oder nachher einfallen, so folgen hierauf die stärksten und heftigsten Fluthen, die zuweilen Gefahr drohen.*) Endlich hat man in den Nordländern bemerkt, daß die Fluthen beym Neu- und Vollmonde, im Sommer des Abends stärker, als des Morgens, im Winter hingegen am Morgen stärker als am Abend sind.

Man sieht aus allen diesen Erscheinungen, welche genaue Beziehung Ebbe und Fluth auf den Stand der Sonne und des Monds haben. So genau aber die angezeigten Beobachtungen und Thatsachen mit der Erfahrung und Wahrheit über-

*) Diese Umstände traten 1805 ein und verbreiteten in England und Holland große Besorgnisse und veranlaßten angestrengte Vorkehrungen, um den daraus entstehenden Ueberschwemmungen und Unglücksfällen vorzubeugen.

einstimmen, so scheinen dennoch die Theorien und Hypothesen der Naturforscher unsere Wißbegierde noch nicht ganz zu befriedigen. Im beygefügten Wörterbuche werde ich die wahrscheinlichste anführen. —

Glücklicher waren die Menschen in Entdeckung und Benuzung der daraus entspringenden Vortheile. Hiezu war durchaus nothwendig, den Augenblick des Anfangs und Endes, also die Dauer derselben zu kennen. Auch hat man es darinn so weit gebracht, daß man den Zeitpunkt genau zu berechnen und anzugeben weiß, wenn an irgend einem benannten Orte und an einem bestimmten Tage, hohes oder niedriges Wasser seyn wird.

Da sowohl die geographische, als auch die entferntere, nähere oder unmittelbare Lage eines Orts an den Gestaden des Meers, — in der Seesprache Seeküsten genannt; die Richtung dieser Leztern, die Meerengen — oder Straßen — Inseln, Vorgebirge, Buchten — oder Bayen, — und andere Hindernisse, viele und beträchtliche Veränderungen und Abweichungen in der Zeit, Höhe, Tiefe und Stärke der Ebbe und Fluth verursachen, so werden dieselben, so wie sie in den meisten bekannten Seehäfen täglich eintreffen, voraus berechnet, in Tafeln gereihet, und in die, zum Gebrauche für Seeleute eingerichteten Schifferkalender eingerückt. Diese Kalender enthalten überdem noch mehrere nüzliche Seemannstafeln; ferner den Abstand des Mondes von der Sonne und den Sternen, nebst den neuesten Entdeckungen und Erfindungen zum Besten der Schiffahrt.

Die genaue Kenntniß der Zeit der Ebbe und Fluth, ist in vielen Fällen von unzuberechnenden Nuzen, indem vermittelst derselben nicht allein einem oft unersezlichen Zeitverlust, sondern zuweilen auch sogar dem Untergang des Schiffs mit Mannschaft und Ladung vorgebeugt werden kann. Das Fahrzeug kömmt zum Beyspiel vor die Mündung eines Hafens, dessen Fahrwasser voll Untiefen ist, über welche nur bey wachsender Fluth wegzufahren möglich ist. Der Steuermann nimmt seine Schiefertafel, und berechnet, nach der Anzeige seines Almanachs, und nach der Lage des Hafens den günstigen Augenblick. Ist dieser noch entfernt, so nähert er sich der gefährlichen Einfahrt nicht, sondern er legt entweder bey oder kreuzt in einiger Entfernung, oder wenn es die Umstände gestatten, läßt er den Anker fallen, bis es Zeit ist mit der Strömung der wachsenden Fluth einzulaufen. Wenn das Fahrwasser zu schmal ist, und nur mit wenigen Strichen des Windes einzusegeln erlaubt, dieser aber entgegen oder ganz stille ist, so wartet der Schiffer bis die Ebbe ganz abgelaufen und die Fluth eingetreten ist, und treibt mit dieser dem Hafen zu. Eben das, — doch in entgegengesezter Richtung und Strömung, — beobachtet der Seefahrer, wenn er segelfertig im Hafen liegt: gänzliche Windstille, oder ein Wind, der ihm zum Auslaufen wegen der geringen Breite und den Wendungen der Ausfahrt zwar entgegen, jedoch in offenbarer See günstig ist, zwingen ihn die höchste Fluth abzuwarten; sobald aber die Ebbe eingetreten ist, treibt er, von ihrer abfliessenden Strömung begünstigt, mit Bequemlichkeit auf's Meer hinaus. Stößt sein Schiff bey Ebbe-Zeit auf eine Un-

tiefe, so ist wohl keine menschliche Kraft im Stande, solches aus dem Grunde loszuarbeiten, allein die wachsende Fluth macht es wieder flott, und er kann getrost weiter segeln. Ja selbst dann noch, wenn er bey hohem Wasser auf eine Sandbank fährt, kann er bey eingetretenem genugsam niedrigem Wasser, vielleicht die Seeling — das Bette im Sande in welches sein Schiff eingefahren ist, — durch Handarbeit erweitern, und erwarten von der steigenden Fluth gehoben und losgetrieben zu werden.

Eine andere eben so merkwürdige Bewegung der Meeresfluth, sind die Ströme, welche man überhaupt in gewöhnliche und allgemeine, welche aus einer beständig fortdaurenden Ursache, — wie Ebbe und Fluth — entstehen, und in zufällige und besondere eintheilen kann. Leztere sind veränderlichen Ursachen, z. B. unregelmäßigen Winden zuzuschreiben. Die Ströme sind eine horizontale und progressive Bewegung der Gewässer nach verschiedener Richtung, Schnelligkeit und Dauer, entweder in ihrer ganzen oder nur in einer gewissen Tiefe. Man hat in einigen Meeren, zum Beyspiel in der Straße von Gibraltar Ströme entdeckt, die in verschiedenen Tiefen über einander entgegen laufen. In beyden Fällen ist sie auf der Oberfläche am heftigsten, theils weil die Entfernung vom Mittelpunkt des Erdballs, folglich auch der Raum hier am größten ist, theils weil die über der Meeresfläche befindlichen Ursachen stärker darauf wirken können.

Daß Ebbe und Fluth die meisten Ströme hervorbringen, scheint um so weniger zweifelhaft zu seyn, da die heftigsten derselben wirklich an denjenigen Orten angetroffen werden, wo

jene am stärksten sind, und die gleiche Richtung haben. Die Bewegung der Erde, beständige oder periodische Winde, die Veränderung der Jahrszeiten sind auch Ursachen von Strömen.

Es ist sehr wahrscheinlich, daß die Richtung der Ströme durch diejenige der Unebenheiten des Meeresgrundes; daß ihre Breite durch die Weite der Thäler und ihre Schnelligkeit durch das Uebergewicht der fortschießenden Wassermaße bestimmt wird. Folgende Ströme verdienen wegen ihren Eigenheiten angemerkt zu werden. 1) Der Equinokzialstrom hat seine Richtung beständig von Ost nach West und läuft täglich 2 bis 3 Seemeilen. Nach d'Alembert entsteht er daher, daß das Wasser, als ein flüßiger Körper, der nur mittelst seiner Schwere mit dem Erdball verbunden ist, bey des Leztern Bewegung nach Ost zurückbleibt, und folglich nach West zu strömen scheint. 2) Der Golfstrom, der ein paar Seemeilen breit ist, und sich von Florida's Küsten in einem Bogen von mehr als 400 Meilen nördlich bis zum 40. Grade gegen Europa hin erstreckt. Seine Heftigkeit ist so groß, daß er die Fahrt eines Schiffs oft um 15 teutsche Meilen in einem Tage vermindert; sein Wasser ist wärmer als die übrige Fluth. 3) Der Strom zwischen Malaka und Cochin geht vom Aprill bis Ende Augusts nach Ost, die übrige Zeit des Jahrs aber mit solcher Heftigkeit nach West, daß der Strom braust, als ob er sich an Klippen bräche. 4) Der Strom in der Straße Sunda läuft zur Zeit der westlichen Winde längs Sumatra 18 Stunden lang gegen Süd und West, und zwar so stark, daß er die Schiffe gegen den Wind forttreibt; zur

Zeit der östlichen Winde strömt er eben so lang nach Ost; die übrigen 6 Stunden gehorcht er dem herrschenden Winde. Auf der Seite gegen Java verhält es sich ganz anders, obgleich die Meerenge nicht breit ist. 5) Der Strom in der Straße Banka geht bey westlicher Windzeit gegen Südost, und bey östlicher Windzeit gegen Nordwest. Der Fluthwechsel, welcher hier 18 Fuß steigt und fällt, vermag ihn nicht zu hemmen, denn er ist so heftig, daß es oft zwey Monate erfodert, um gegen denselben so weit fort zu kommen, als man zur günstigen Jahrszeit in zwo Stunden gewinnen kann. Wenn er sich gesezt hat, so ist es ganz unmöglich, ihn tod zu segeln, das ist, gegen ihn fortzukommen.

Es wäre sehr wichtig für die Seefahrt, genaue Kenntniße von der Schnelligkeit und Richtung der Ströme erlangen, und ihren Einfluß auf den geförderten, verzögerten oder veränderten Lauf des Schiffs berechnen zu können, welches die Verbeßerung des Kurses wegen Strom genannt wird, allein die bis jetzt bekannten Methoden sind sehr unzuverläßig. Im beygefügten Wörterbuche ist ihre Erklärung zu finden. —

Strudel oder Maalströme sind eine Bewegung des Wassers in die Runde, als wenn es durch einen Trichter liefe. Der bekannteste ist der bey der Insel Moskoe. Er liegt 40 Meilen Nord von der Stadt Drontheim. Südwest von demselben erstrecken sich in einer Reihe sechs Inseln, die Loföden genannt, ins Meer. Die Durchfahrt zwischen dem festen Lande und der nächstliegenden Insel, so wie auch zwischen jeder derselben, ist nirgends über 1/8 Meile. An der Spitze befinden sich in Südwest noch zwey andere Inseln Wärön

und Röston, welche durch breitere Kanäle von einander und von den Lofoden getrennt sind. Mitten im Leztern liegt etwas östlich die Klippe Moskoe. Der Maalstrom, *) erstreckt sich von Süd nach Nord in einer Breite von zwey Meilen und von Ost nach West in einer Länge von 4—5 Meilen zwischen der Landspitze von den Lofoden und Wäron. Er entsteht unstreitig von der Ebbe und Fluth. Wenn sich das Meer in halber Fluth befindet die sich nordwärts zieht, so läuft der Strudel südwärts, beugt sich bey fortdauernder Fluth erst nach Südwest, dann West, endlich Nord wo er endigt. Bey voller Fluth und tiefer Ebbe ist er wie diese ruhig und in einer Art Gleichgewicht, dann wendet er sich auf demselben Wege zurück, erst Nordwest, dann West endlich Süd, wo er bis zur halben Fluth verweilt. Wenn der Strom am heftigsten ist, bildet er Wirbel, die vom obersten Rande bis zur untersten Spitze zwey Faden tief sind. Mehrere andere zwar kleinere aber sehr gefährliche Strudel liegen im Bothnischen Meerbusen, an der Nordamerikanischen Küste und anderswo.

Die Meerenge von Meßina so berühmt durch die fürchterlichen Schilderungen, welche die alten Dichter und Geschicht-

---

*) Diese Benennung kömmt aus der holländischen Sprache. Maelstroom — sprich Maalstrom nicht Mehlstrom, denn aa und ae lauten völlig gleich, und ist ganz etwas anders als das teutsche ä. — kömmt vom Mahlen, wie eine Mühle in die Runde gehn. Sonderbar ist es, daß Herr Röding in seinem Wörterbuche am Daseyn dieser Strudel zweifelt. Er sagt Seite 10 des zweyten Bandes. „Wahrscheinlich haben sie niemahls existirt.“

schreiber von den daselbst tobenden Scilla und Charybdis gemacht haben, gewann ein noch erhöhtes Interesse durch die Durchfahrt der Brittischen Flotte im Juny 1798. Nach Spallanzani bestehet noch jezt das Toben der Fluthen, obgleich wegen der so sehr vervollkommten Schiffskunst weniger furchtbar als ehmals.

Scilla ist ein hoher Felsen an der Küste von Kalabrien, welche der Stadt Meßina gerade gegen über liegt und senkrecht aus den Fluthen steigt in dessen Fuß viele unter der Wasserfläche liegende Höhlen sich befinden, in welche die Wellen mit eindringen, an den Wänden sich brechen, sprudeln und schäumen und ein dem Bellen der Hunde nicht unähnliches Getöse verursachen, das schon in beträchtlicher Entfernung gehört wird. Ebbe und Fluth, die — wie schon oben bemerkt — im Mittelmeer sonst so geringe sind, werden durch den beengten Raum hier sehr heftig. Bey stillem Wetter fließt jene regelmäßig von Nord, diese von Süd in die Meerenge. Ist der Strom — Rema genannt — mit dem Winde gleichlaufend, so hat das Schiff nichts zu befürchten; denn sind sie entgegen, so wird und kann es nicht einsegeln, sind sie aber günstig, so treibt es mit der Schnelligkeit des Vogelfluges durch die Meerenge. Die Strömung ist dann so heftig, daß das Tiefloth auf der Oberfläche schwimmt; schwere Taue von 22 Zoll Dicke wie Bindfaden zerreißen, und die Anker augenblicklich zerschmettert werden. Sind Strom und Wind sich entgegen, so wird das Schiff das mit günstigem Winde in die Meerenge einsegelte, von dem widrigen Strome ergriffen, und an den Felsen Scilla geschleudert, oder auf die nahen Sandbänke

getrieben. Außerdem giebt es nahe an der Scilla mehrere streitende Wasserzüge, von welchem der gefährlichste längs der Nordküste Siziliens herströmt, und durch sein Zusammentreffen mit einem andern, der an der Küste Kalabriens herabfließt, eine heftige Bewegung verursacht, welche durch die Reihe von Klippen auf dem Grunde in der Mitte des Kanals noch gefährlicher wird. Da jedoch der Strom nicht die ganze Breite derselben einnimmt, sondern sich manchfaltig schlängelt, so wissen die sachkundigen Lootsen, welche Tag und Nacht am Ufer von Meßina bereit sind, auf den ersten Kanonenschuß des Hülfe fodernden Schiffes herbey zu eilen, geschickt auszuweichen, und vermittelst einer kleinen Barke dasselbe hindurch zu leiten. Ohne diese Hülfe läuft auch der erfahrenste Steuermann die größte Gefahr zu scheitern.

Die Charybdis liegt in Sizilien 9 italienische Meilen von der Scilla zwischen einer schmalen Landzunge, — Punta sacra genannt, — welche den Hafen von Meßina bildet, und einer andern Calofaro, auf welcher ein Leuchtthurm steht. Ein Umkreiß von höchstens hundert Fuß begrenzt sie. Innerhalb desselben befindet sich keine Spur von Höhlungen, wohl aber eine immerwährende Bewegung des unruhigen Wassers, das auf und niederwallt, bald anschlägt, bald zurückgeworfen wird. Die größte Tiefe beträgt 500 Fuß, und jenseits dem Umfang der Charybdis gegen die Mitte des Kanals noch einmahl so viel. Sie hat zu keiner Zeit, selbst nicht bey der stürmischsten Witterung, das Ansehn eines Strudels, der die Schiffe an sich und in die Tiefe zieht, vielmehr treibt sie die Schiffe in eine beträchtliche Entfernung von sich;

nur bey heftigem Südwinde und stärkem Strome, erfolgen drey bis vier kleine Wirbel, die Wellen brausen und schlagen heftig und kleine Fahrzeuge können überwältigt werden und zu Grunde gehen; geräth ein großes Schiff in diese Wellen, so wirbelt sich augenblicklich der Wind in den Segeln und macht ihren Gebrauch unmöglich. Wenn ein Schiff der Wuth der Charybdis entrinnt, und durch die Fluth und einen starken Südwind an den nördlichen Eingang der Straße getrieben wird, so kann es glücklich der Gefahr entgehn, wenn anders kein gar zu widriger Wind sich entgegen sezt; geschieht aber dieß, so wird es von der geraden Bahn abgetrieben, wird das Spiel zweyer Winde und der Ströme, kann weder vorwärts noch zurück. Zuweilen bricht noch ein Landwind aus einer Kluft in Kalabrien hervor, welcher das Schiff gegen die Felsen der Scilla schleudert, wenn nicht von den Lootsen schleunige Hülfe erfolgt. Daher der bekannte Spruch. Incidit in Scillam qui vult vitare Charybdim. — Wer der Charybdis zu entgehn sucht, geräth in die Scilla. — In neuern Zeiten erfolgt bey eintretendem Beystande Schaden und Unglück nur selten.

Nicht weniger merkwürdig ist der leuchtende Schein, der in allen Gegenden des Ozeans auf dessen Oberfläche glänzt, sobald der Tag verschwindet, und welches das Feuern oder Funkeln der See genannt wird. Die bewegten und schäumenden Theile des Meerwassers schimmern von einer Menge leuchtender nach Größe und Umfang wechselnder Punkte, welche bald fast unmerklich, bald von sehr lebhaftem Glanze sind. Eckeberg fand 1770 im Indischen Ozean die Oberfläche des

Meers auf einmahl so weiß, wie eine Streke gefrornes mit Schnee bedecktes Wasser. Dieses Licht, das in einzelnen Wassertropfen dem Leuchten des Glühwürmchens gleicht, ist in ganz stillem Wasser selten bemerkbar; jedoch geschieht es zuweilen bey lang anhaltenden Windstillen, daß dasselbe wie tausendfältige, auf der ganzen Oberfläche der See zerstreute Sterne funkelt und ein sehr schönes Schauspiel gewährt. Gewöhnlich aber bemerkt man diesen Glanz nur da, wo das Wasser mehr oder weniger in Bewegung ist; an der Spize der Wellen, welche auf sich selbst zurückfallen, oder durch den Vordertheil der Schiffe durchschnitten, und schäumend fortgestoßen werden; in den Wirbeln, die sich beständig um das Steuerruder großer und kleiner Fahrzeuge winden, welche im Fortsegeln weit hinter sich eine leuchtende Furche zurück lassen, die nur langsam verschwindet. Wenn die stürmischen Meereswogen an die Küsten, vorzüglich an Felsenriffe schlagen und schäumend zerstieben, so vermehrt sich dieser Schimmer längs dem Strande, und wahrscheinlich daher wird dieses gefährliche Toben der See die Brandung genannt.

Wenn man im Dunkeln längs den von Wellen beneztên sandigen Gestaden hingehet, so funkeln die Spuren der eingedrückten Fußtritte. Wenn man Meergras und andere Erzeugnisse der See aus dem Wasser zieht, so leuchten sie im Finstern sogleich, auch beym leichtesten Berühren. Ein am Tage geschöpfter Eimer Meerwassers, wovon man weiß, daß sich kein mit dem bloßen Auge, oder selbst durch ein gemeines Vergrößerungsglas sichtbarer Körper darinn befindet, giebt in der Dunkelheit leuchtende Punkte von sich, wenn man es mit

der Hand bewegt, und läßt an den Fingern phosphorische Spuren zurück. Bewahrt man dieß Seewasser einige Zeit auf, so verliert es seine funkelnde Eigenschaft, die in heissen Ländern besonders unter der Linie viel stärker ist.

Ob dieses Leuchten der See lediglich von der Reibung der Fluthen herrühre, ob es ein elektrisches Phänomen, oder ein phosphorisches, durch Fäulniß erzeugtes Licht sey; oder ob es Myriaden unmerkbarer Seegeschöpfchen zugeschrieben werden müsse, welche wie die Mollusken, Medusen und andere scheinwerfende, zur Klasse durchsichtiger und gallertartiger Gewürme gehörigen Thierchen, das Vermögen besitzen, nach Willkür zu glänzen, und solches gerade in dem Augenblick entwickeln, wo sie von irgend einem Körper berührt werden; oder ob auch die Salzigkeit des Seewassers — wenigstens zum Theil, denn in süßem Wasser ist nichts davon bemerkbar, — dazu beytrage, oder endlich ob, allem diesem zugleich, oder noch andern unentdeckten Ursachen die Phosphoreszenz des Ozeans beyzumessen sey, mögen die Naturforscher noch näher untersuchen.

Die eben erwähnte Salzigkeit des Meerwassers ist gleichfalls eine der Aufmerksamkeit würdige Eigenschaft der See. Der Geschmack desselben ist nicht bloß salzig sondern zugleich bitter. Gegen den Equator zu ist er schärfer als gegen die Pole, hingegen auf der Oberfläche weniger als in der Tiefe. *)

*) Nach neuern Untersuchungen fand sich beynahe kein Unterschied in der Salzigkeit in der Nähe des Equators und den Polen. Dr. Pages fand in 100 Pfund Seewasser unter den 25. 39. 45 und 81 Grade Südbreite, überall 4

Es ist bey dieser Salzigkeit des Meerwassers sehr merkwürdig, daß sie das Frieren desselben auf eine Zeit lang verhindert, und daß Stücke Eis von gefrorenem Seewasser frisches und ungesalzenes Wasser geben. Ohne vorhergegangene Reinigung ist sonst das Meerwasser weder zum Trinken noch zum Kochen brauchbar, auch zum Waschen mit Seife nicht, indem es diese nicht auflöset. Poißonnier, Lorgna, Dr. Lind und Dr. Irwing haben Mittel erfunden, es trinkbar zu machen, so daß weder vom Salzstoff noch von der Bitterkeit etwas übrig bleibt. Lezterer erhielt dafür vom englischen Parlament eine Belohnung von 4000 Pfund Sterling. Diese Salzigkeit, in Verbindung mit den Strömungen, vorzüglich mit der Ebbe und Fluth, trägt ohne Zweifel sehr viel dazu bey, das Meer vor Fäulniß zu bewahren, welche theils durch die ungeheure Anzahl von Thieren und Gewächsen, die darinn wohnen, und zum Theil verwesen, theils durch eine unendliche Menge verschiedenartiger und unreiner Dinge, welche aus allen Gegenden des Erdbodens, durch die Flüße herbeygeströmt werden und sich darinn auflösen, außerordentlich befördert, und unvermeidlich erfolgen würde. Diese gegründete Folgerung wird noch dadurch bestätigt, daß die Schiffe im salzigen Meerwasser viele Jahre länger brauchbar bleiben, als in süßem See- oder Flußwasser. Da Ersteres auch mehr eigenthümliche Schwere besizt als Lezteres, so kann es weit grössere Lasten tragen als dieses, denn sobald die Fahrzeuge in süße

---

Pfund Salz und in den dazwischen liegenden bald mehr bald weniger.

Gewässer kommen, so sinken sie gleich nach Verhältniß ihrer Größe, um einen oder mehrere Fuß tiefer, als sie vorher in Salzfluth lagen.

Zweyter Abschnitt.

Eintheilung des Meers.

Die grenzenlose Unermeßlichkeit des Meeres ist schon längst kein Hinderniß mehr, das die Bewohner entfernter Welttheile trennt. Im Gegentheil dient die See dazu, einen lebhaftern Verkehr zwischen denselben zu befördern. Auf allen Gewässern, in allen Richtungen und zu allen Zeiten trifft man Schiffe an, welche die Bedürfnisse der Einen durch den Ueberfluß der Andern zu befriedigen suchen, und dadurch die Völker aus allen Zonen in Verbindung sezen. Von den meisten entdeckten Ländern waren die Küsten Jahrhunderte früher als das Innere bekannt, und wir kennen Botanybay und die entlegensten Inseln der Südsee, deren Entdeckung verhältnißmäßig so neu ist, weit genauer als das Innere des weit länger entdeckten Amerika's und sogar der alten Welttheile. Mackensie und vorzüglich Herr von Humbold haben uns erst kürzlich mit dem Innern von Amerika bekannt gemacht; und wie wenig kennen wir ungeachtet der gefahrvollen Reisen von Barrow, Mungo Park und Hornemann das Binnenland von Afrika? Noch mehr! Wie unbekannt ist noch für viele das Innere von Schweden, Pohlen, und Ungarn? Länder, die doch auf unserm Welttheile und uns so nahe liegen!

Die unabsehliche und einförmige Oberfläche der offenen See bietet dem Auge nirgends einen festen Punkt dar, um darnach die Stelle, wo man sich befindet, angeben zu können. Um nun dieses mit unbezweifelter Bestimmtheit zu bezeichnen, und den Weg mit Sicherheit und Genauigkeit zu finden, sah sich der Mensch genöthigt, das am Himmel zu suchen, was er auf dem Erdball vermißte, und sein unerschöpflicher Erfindungsgeist entdeckte eine Menge höchst sinnreicher Hülfsmittel, die es ihm nicht allein möglich, sondern sogar leicht machen, die Aufgaben zu lösen, die seine Lage und Umstände ihm vorlegen.

Der Seefahrer benuzte die Eintheilung der Erd- und Himmelssphäre, wandte solche mit glücklichem Erfolg auf die Schiffahrt an, und trug durch Erfahrung und Einsicht geleitet, nicht wenig zur Erweiterung und Vervollkommnung dieser Kenntnisse bey.

Die Natur selbst gab die Hauptpunkte zu jener Eintheilung an. Der Erste ist derjenige wo die Sonne aufgeht, und wird deßwegen der Morgen oder Orient genannt. Der Zweyte jenem entgegengesezte Punkt, heißt Abend oder Okzident, weil daselbst die Sonne untergeht. Der Dritte ist derjenige Punkt, den die Sonne, wenn sie am höchsten steht, mitten am Tage erreicht, daher er auch Mittag oder Meridies genannt wird. Der Vierte ist dem Mittagspunkte gerade entgegen gesezt, da wo die Sonne mitten in der Nacht steht, und heißt daher Mitternacht. Wenn man durch diese vier Punkte zwey Kreise zieht, die sich im Scheidepunkt durchkreuzen, so theilen sie den Gesichtskreiß

in vier gleiche Theile und haben in der Seesprache ihre eigene Benennung. Der Morgen A wird Ost und der Abend B West genannt; der Punkt C gegen Mittag heißt Süd, und derjenige gegen Mitternacht D Nord. In den Zeichnungen der Sphären, Land- und Seekarten ist gewöhnlich Nord oben, Süd unten, Ost rechts und West links. Wenn sie aber eine andere Stellung haben, so wird dieß durch eine Windrose angezeigt. Siehe Figur 1.

Ueber dem Nordpunkte glänzt ein Fixstern dritter Größe, welcher der Nordstern oder Polarstern genannt wird, weil er dem Punkt, um welchen sich alle Gestirne zu drehen scheinen, sehr nahe ist. Dieser Punkt heißt der Nordpol, der ihm gerade entgegen stehende der Südpol. Von einem zum andern wird einer durch den Mittelpunkt der Erde laufenden Linie gedacht, welche die Erdachse heißt, weil die Erdkugel sich täglich einmahl um dieselbe herumdreht, woraus die Abwechselung der Tageszeiten entsteht.

Der Nordpunkt, welcher auch nach einem in der Nähe befindlichen Gestirne Septentrio genannt wird, ist der einzige, der uns unbeweglich scheint. Die drey andern hingegen sind einer regelmäßigen Veränderung unterworfen. Der eigentliche Mittagspunkt steht im Sommer viel höher, und der Aufgang und Niedergang der Sonne sind viel nördlicher als im Winter. Diese periodische Abweichung rührt von einer jährlichen Bewegung des Erdballs nach Nord und Süd her, welche die Jahreszeiten hervorbringt.

Durch die beyden Punkte Ost und West, wo die Sonne am Tag der Nachtgleiche auf und niedergeht, denkt man

sich einen um die Erde gezogenen Umkreis, die Linie oder der Equator A. B. genannt, weil er scheinbar die Oberfläche des Erdballs in zwo gleiche Hälften theilt, indem er von jedem Pole gleich weit, nämlich 90 Grade entfernt ist.

Bekanntlich wird jede Zirkellinie — folglich auch die um die Sphäre gedachten Kreise, — in 360 Grade getheilt. Jeder Grad enthält 60 Minuten, und jede Minute 60 Sekunden. Der Equator wird gewöhnlich durch eine doppelte Linie bezeichnet, auf welcher die Längengrade bemerkt sind. Was zwischen demselben und dem Nordpole liegt, wird die nördliche oder Nordbreite genannt, was hingegen zwischen dem Equator und dem Südpole liegt, heißt die südliche oder Südbreite. Bey der Linie fängt man die Breitengrade zu zählen an und endigt mit 90 bey beyden Polen.

Mit dem Equator gleichlaufend, werden verschiedene Kreise um die Erde gezogen, welche daher Parallelen genannt werden. Jemehr sie sich den Polen als ihrem gemeinschaftlichen Mittelpunkt nähern, desto kleiner werden sie. Die vorzüglichsten sind die Wendekreise, die Polarkreise und die mittlere Parallele. Leztere heißt so, weil sie zwischen den Polen und dem Equator in der Mitte liegt, bezeichnet den 45. Grad der Breite und dient als Maasstab bey verschiedenen Berechnungen.

Die Wendekreise sind auf beyden Seiten des Equators 23½ Grade von demselben entfernt und schließen die heiße Zone ein. Der nördliche E E. Figur 1. heißt der Wendekreis des Krebses, der südliche F F. der des Steinbocks. Dieß sind die Anfangspunkte der Himmelszeichen

gleichen Nahmens im Thierkreise, welche die Sonne bey ihrer scheinbaren — oder die Erde bey ihrer wirklichen — jährlichen spiralförmigen Bewegung nach Nord und Süd berührt und von da sich zurückwendet. Diese scheinbare Sonnenbahn B. I. K. A. heißt die Ekliptik. Da wir nun diese periodische Bewegung an der Erde, mit welcher wir uns fortbewegen, nicht bemerken, sondern bloß an der Sonne wahrnehmen können, so nennen wir die Zeit dieser Rückkehr die Sonnenwende, und jene Kreise die Wendekreise.

Zwey andere Kreise werden Polarkreise genannt, weil sie nur 23 Grade von den Polen entfernt sind. Der nördliche G. G. heißt der Arktische, die südliche H. H. der Antarktische Polarkreis. Die Räume, die sie sammt den Polen umfassen, werden die Eiszonen, hingegen die zwischen ihnen und den Wendekreisen liegenden die gemäßigten Zonen genannt. Diese Parallelen werden gewöhnlich mit doppelten, hingegen die übrigen nur mit einfachen sehr feinen Linien bezeichnet, wie bey den Lettern a b c d e und f zu sehen ist.

Der Meridian Figur 1. C. D. ist derjenige größte Kreis der Sphäre, den man sich durch die beyden Weltpole und durch den Scheitelpunkt gezogen denkt, der also den Equator rechtwinklicht durchkreuzt. Da man bey jeder Veränderung seines Standpunkts nach Ost und West auch einen andern Meridian bekömmt, so kann man sich die Menge der Meridiane ins Unendliche denken; daher wäre es unmöglich, sie alle auf die Sphären oder Karten zu zeichnen, sondern thut solches nur in bestimmten Zwischenräumen, indem man den angenommenen ersten Meridian mit einer doppelten und die übrigen mit ein-

fachen feinen Linien, wie 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. und 8 bezeichnet. In diesem Kreise erreichen alle Gestirne den höchsten Punkt über dem Horizont, und wenn der Mittelpunkt der Sonne in ihm steht, ist es Mittag, darum wird er auch Mittagskreis, und die Stelle der Sonne die Mittagshöhe genannt. Die Beobachtung der Höhe, welche die Sonne oder ein Stern im Augenblick des Durchgangs hat, dient hauptsächlich dazu, die Breite eines Orts oder die Stelle, wo das Schiff sich befindet, zu bestimmen. Diese und ähnliche Beobachtungen sind daher für den Seefahrer von der höchsten Wichtigkeit.

Dritter Abschnitt.

Instrumente.

Sowohl die unmittelbaren Beobachtungen der Gestirne, als überhaupt die ganze Leitung der Schiffe über Meer, machen eine Menge von Instrumenten nothwendig, deren Erfindung, Zusammensetzung und Anwendung große Talente und Kenntnisse erforderte, und dem menschlichen Geiste zu großem Ruhm gereichen. Von den vorzüglichsten derselben folgt hier eine kurze Anzeige, die vollständigere Erklärung aber, die zu sehr aufhalten würde, im beygefügten Wörterbuche.

Die Seekarten sind eben so wie die Landkarten, Plane, welche einzelne Theile der Oberfläche des Erdballs vorstellen, auf denen aber das Meer der Hauptgegenstand ist und folglich den größten Raum einnimmt, auch sorgfältiger als das anliegende Land bearbeitet ist. Man zeichnet die Inseln, Klip-

pen, Sandbänke, Untiefen, Strömungen, die Tiefen der Ankerplätze, die Küsten, oft auch die perspektivische Ansicht dieser Leztern oder einzelne merkwürdige Theile derselben; ferner die Leuchtthürme, die Baaken und Tonnen, welche das Fahrwasser andeuten, und die von der See gemachten Beobachtungen, vorzüglich aber eine hinlängliche Anzahl Windrosen auf die Seekarten, deren Windstriche in langen Linien von einem Rande der Karten zum andern gezogen werden, damit man überall in jeder Richtung hinlaufende Linien in der Nähe habe, um denselben zu folgen und den Lauf des Schiffs darnach zu bestimmen. Die Theorie der Zeichnung der Seekarten ist hauptsächlich dadurch von derjenigen der Landkarten unterschieden, daß auf den Leztern die Meridiane durch Bogenlinien bezeichnet sind, welche — wie auf Figur 1 — gegen die Pole in einem Punkt zusammen laufen, bey den Erstern hingegen in geraden Nord und Süd parallellaufenden Linien bestehen. Auf den Seekarten werden dieselben nach Verhältniß des größeren oder kleineren Maaßstabes bey 10, 20 und mehr Längengraden Zwischenraums am Rande unten und oben bemerkt, und nach dem angenommenen ersten Meridian mit Zahlen bezeichnet, selten aber durch die ganze Fläche der Karten gezogen, weil diese wegen den vielen Windstrichen zu sehr angefüllt und dadurch undeutlich werden würde. Auf ähnliche Weise werden die Breitengrade am Rande zu beyden Seiten in Ost und West bezeichnet, woraus ein sichtbares oder denkbares Netz von Vierecken entsteht, die es möglich und leicht machen, die Stelle, auf welche eine Insel, ein Ort, ein Schiff sich befinden, nach den durch die gemachten

Beobachtungen gefundenen Breiten= und Längengraden zu bezeichnen. Auf der beygefügten Seekarte des Kanals *) Tab. II. hätten nach der Größe des Formats 8 bis 10 Windrosen, 40 bis 50 Pfeile, welche die Richtung der Fluth andeuten, und einige hundert Zahlen, welche die Tiefe des Meergrundes bezeichnen, angebracht werden sollen, die Anhäufung dieser und anderer Gegenstände würde sie aber zu sehr überladen haben, ohne die Vorstellung von einer Seekarte deutlicher zu machen, wozu die würklich darauf befindlichen hinlänglich zu seyn scheinen. Dagegen aber war das Format zu klein, um die Leuchtfeuer und andere Gegenstände auf den Küsten nebst den gewöhnlich beygefügten Beobachtungen aus der See beyzufügen. Um vermittelst der Windrosen den Lauf des Schiffs auf der Karte zu folgen und zu bezeichnen, verfährt man auf folgende Weise. Figur 3. stellt ein Schiff A vor, welches nach Fallmouth segeln will, aber wegen widrigem Nordwinde laviren, das ist verschiedene Gänge hin und her steuern muß. Der erste Gang läuft West

*) Obschon die Karte des Kanals nur eine kleine Meeresfläche darstellt, so schien sie in gegenwärtigen Zeiten wegen der längst gedrohten Landung in England vorzüglich interessant zu seyn. Die Küste von England ist nach der, dem Aufsatz: Ueber die Landung in England vom Freyherrn von Groß beygefügten Karte entworfen. Siehe neues militärisches Magazin, herausgegeben von J. G. Hoyer, 3. Bandes 5. Stück Seite 3. Sie macht übrigens keinen Anspruch auf Genauigkeit und war bloß bestimmt, die Art zu zeigen, wie der Lauf des Schiffs durch das Besteck bezeichnet wird.

Nordwest A d. Man setzt den Zirkel in A, öffnet ihn bis h h, als dem nächstbefindlichen Windstriche in dieser Richtung, und folgt demselben — ohne den Zirkel zu verändern, so daß dessen einer Fuß beständig auf diesem Windstriche und der andere auf der Kurslinie A d bleibt — so weit nach, als man den gemachten Beobachtungen zufolge Meilen gesegelt ist. Diese Länge faßt man in einen andern Zirkel, setzt ihn in A, bezeichnet den Punkt d und zieht diese Linie — die vorher nicht da war, — mit Bleystift, Tusch, Tinte oder Farbe. Der zweyte Gang d f läuft Ostnordost; man öffnet folglich den Zirkel von d bis ii als dem nächstgelegenen Windstriche in dieser Richtung, folgt mit der einen Zirkelspitze demselben nach, indem man die andere sorgfältig parallel hält, bis man damit den Punkt f erreicht, welchen man mit dem andern in der Länge des zweyten Ganges geöffneten Zirkel mit einem Bogen bemerkt hat, und zieht nun wieder eine Linie von d bis f. Auf ähnliche Art fährt man bey jeder veränderten Richtung des Schiffslaufs fort. Dieß wird das Bestek genannt. Die Erklärung, warum von f der Lauf nicht fortgesetzt ist, ist im beygefügten Wörterbuche bey dem Wort Laviren zu finden.

Aus diesem Verfahren ergiebt sich die Unentbehrlichkeit solcher Instrumente, wodurch man sowohl die Punkte, von denen man abfährt, und die, wo man sich befindet, als auch die Richtung und die Schnelligkeit des Laufs finden könne, weil man sonst nicht wüßte, wo man den Zirkel ansetzen und damit fortfahren sollte.

Unter diesen Instrumenten zeichnet der Seekompaß sich ganz vorzüglich aus. Der Gebrauch desselben ist schon sehr alt, und Jakob de Viri, der um das Jahr 1200 lebte, spricht davon als von einer längst bekannten, und für die Schiffahrt sehr nützlichen Sache. Mehrere Nazionen machen Ansprüche, entweder auf die Erfindung, oder auf die Vervollkommnung. Die Italiener rühmen sich der Erfindung selbst. Die Engländer haben die schwebende Einrichtung des Kompaßes erfunden. Von den Holländern kommen die bequemern Nahmen der Windstriche, welche in der teutschen Sprache gleichlautend sind, und die Franzosen haben die Linie an der Nordspitze des Kompaßes angebracht, und gründen höhere Ansprüche auf diese Verzierung *).

---

*) Im Jahr 1805 erschien zu Paris bey Renouard und de Launay: Dissertation sur l'origine de la Boussole, par D. A. Azuni XVI. und 133 Seiten, 8. Der Verfaßer beweiset sehr gut, daß die Erfindung den Alten ganz unbekannt war, auch weder den Arabern, noch weniger den Chinesen angehöre. So vortrefflich er auseinandersetzt, wem sie nicht zuzuschreiben sey, so wenig überzeugt er, wenn er die Entdeckung — ohne Beweis — den Franzosen zuschreibt, denen er, seinen ehemahligen Landsleuten zum Troz, ein Kompliment macht, obgleich er S. 103 die seiner Behauptung widersprechende Bemerkung macht, daß nur die Einwohner einiger Städte in Frankreich sich bemühten, ihre Handels- und Kriegs-Marine zu vermehren, welches vorzüglich auch die Venezianer, Genueser und Pisaner thaten, auf deren Schiffen die Kreuzzüger größtentheils nach Palästina übergesezt wurden.

Die Stadt Amalfi im Neapolitanischen führt zwar einen Seekompaß in ihrem Wappen, zum Andenken an ihren Mitbürger Flavio Gioja, den sie als ersten Erfinder anrühmt; da er aber erst um das Jahr 1300 gebohren ward, so kann man ihm blos die Vervollkommnung desselben zuschreiben. Er machte nämlich einen Seekompaß, dessen Umkreis in acht Regionen getheilt war, und es scheint, daß eben in dieser Eintheilung seine Erfindung bestand. Die ersten Europäer, welche Nachrichten von ihren Reisen nach China hinterlassen haben, trafen bereits die Magnetnadel daselbst an, woraus einige behaupten wollen, die Kenntniß derselben sey aus diesem Lande zu uns gekommen. Sie rechnen dieß den Chinesen zu hohem Ruhm an, ohne zu bedenken, daß es für diese eben keine Ehre ist, daß sie seit damals nichts daran zu verbessern gewußt haben, und noch jezt sehr schlechte Seefahrer sind.

Der Seekompaß dient hauptsächlich dazu, den Lauf des Schiffs zu lenken, indem sich die Windrose, vermittelst der Magnetnadel, beständig — jedoch mit einiger Abweichung — nach Nord wendet. Der Strich des Kompaßes, der mit dem Kiel des Schiffs parallel läuft, giebt den Winkel an, den die Richtung des Schiffs mit derjenigen der Magnetnadel hat. —

Da die Natur kein so bewunderungswürdiges Hülfsmittel, wie der Magnet für die Richtung des Schiffslaufs ist, darbot, um die Schnelligkeit desselben zu erfahren, oder doch solches bis jezt noch nicht entdeckt und bekannt ist, so hat der menschliche Geist sich sehr angestrengt, diesen Mangel durch sinnreiche Erfindungen zu ersetzen, ohne jedoch so glücklich zu

seyn, diesen wünschenswerthen Zweck vollständig erreichen zu können.

Die ersten Versuche, die Geschwindigkeit des Laufs zu erfahren, bestanden darinn, sie durch das langsamere oder schnellere Vorbeytreiben des Meerschaums in einer bestimmten Zeit zu berechnen; es konnte aber dabey keine Zuverläßigkeit statt finden, sondern war bloße Schätzung und erforderte eine lange Uebung.

Das Log ist noch jezt das gewöhnlichste Instrument, die Fahrt des Schiffs zu berechnen. Die Geräthe desselben bestehen Figur 2 in der Logschnur A, in der Logrolle B, in dem Logbrettchen C, und in dem Sekundenglase, oder besser, in einer Taschenuhr, die einen Sekundenweiser hat.

Die Logschnur oder Logleine ist durch Knoten in gewiße Abtheilungen getheilt, welche mit den Meilen im genauesten Verhältnisse stehen; sie ist an die Logrolle festgebunden und vorsichtig um selbige aufgewickelt, damit sie leicht und unverwirrt ohne Verzögerung ablaufen könne; sie theilt sich bey D in drey Enden, an welche das Logbrettchen befestigt ist. Lezteres wird über Bord geworfen und durch den Druck des Wassers zurückgehalten, so daß die Leine, während das Schiff vorwärts segelt, von der Rolle so lange abläuft, bis das Sekundenglas zu Ende, oder die Sekundenuhr eine halbe Minute gelaufen ist. So viele Knoten nun abgelaufen sind, so viele Meilen weit segelt das Fahrzeug in einer Stunde Zeit.

Das Log — dessen ausführlichere Erklärung im beygefügten Wörterbuche zu finden ist — hat jedoch noch viele Mängel,

und verursacht folglich nicht unbeträchtliche Misrechnungen. Man hat sich daher bemühet, dasselbe entweder zu verbessern, oder durch ganz neue Erfindungen — durch Seeuhren — zu ersetzen. Leztere bestehen in einer Uhr mit einem Zifferblatt und einem Weiser, der sich desto geschwinder herumbewegt, je schneller das Schiff segelt. Statt des Gewichts hängt eine Schnur oder eine messingene Kette, an deren Ende eine Art Logbrettchen befestigt ist, ins Wasser hinab; durch den bald stärkern, bald schwächern Druck desselben wird die Uhr in einen schnellern oder langsamern Gang gesezt.

Erst kürzlich hat der englische Uhrmacher Delafons einen Seechronometer mit einem Wecker erfunden, wodurch man bestimmen kann, wenn die Loglinie abgelaufen ist, und wenn die Wachen zu Ende sind. Die Erfindung, für welche er ein Patent erhielt, hat noch andern Nutzen, da sie aber sehr kostbar und vielerley Zufällen unterworfen ist, so ist ihr Gebrauch nur noch auf wenigen Schiffen gewöhnlich, und es dürfte noch lange dauern, ehe sie allgemein eingeführt wird. Eine ausführliche Beschreibung dieser Seeuhren ist in Rödings Wörterbuch der Marine, und in vielen daselbst angezeigten eigenen Abhandlungen zu finden.

Glücklicher war man in Erfindung solcher Instrumente, welche dazu dienen, die Höhe der Sonne und anderer Gestirne und ihren Abstand von einander zu messen, oder ähnliche astronomische Beobachtungen zu machen, um den Punkt der Breite anzugeben, wo das Schiff im Augenblick der Beobachtung sich befindet. Das Triquetrum der Alten, der Sonnenring, der Gradbogen, sogar der Quadrant,

sind durch die weit vortrefflichern Spiegelquadranten oder Reflexionsinstrumente verdrängt worden, deren Einrichtung auf dem Gesez der Katoptrik beruht, daß nämlich der einfallende und zurückgeworfene Lichtstrahl mit der zurückwerfenden Fläche gleiche Winkel machen. Der Oktant macht den achten Theil eines Zirkels, und enthält 45 Grade und vermittelst der Reflexion 90 Grade. Der Sextant hat die nähmliche Einrichtung, aber einen größern Bogen, nämlich den sechsten Theil des Zirkels, der 60 Grade enthält, womit man 120 Grade messen kann. Der Reflexionszirkel besteht in einem ganzen Zirkel, folglich in 360 Graden, und seine Vorzüge vor dem Oktant und Sextant bestehen vorzüglich darinn, daß die Fehler, welche von der Eintheilung herrühren, durch die Vielheit der Beobachtungen verringert oder ganz vermieden werden. Die umständlichere Beschreibung dieser Instrumente, nebst der Art ihres Gebrauchs, folgt im angehängten Wörterbuche unter dem Wort Oktant, wo sie aufeinander folgend, und mit Abbildungen begleitet, unter einen Gesichtspunkt zusammengestellt sind, und Anlaß zu interessanten Betrachtungen über die Fortschritte geben, welche die Vervollkommnung dieser Werkzeuge gemacht hat.

Mit Hülfe der benannten Instrumente findet also der Seefahrer die Richtung und die Schnelligkeit seines Laufs; ferner den Punkt, auf dem sich sein Schiff befindet. Diese Beobachtungen trägt er sorgfältig auf seine Seekarte, in sein Logbuch und in sein Tagebuch ein, und weiß von jedem Tag seiner Fahrt genaue Auskunft zu geben. Allein diese Resultate, so groß und wichtig sie auch sind, beschränken sich nur

auf die Oberfläche des Wassers, und bey der genauesten Berechnung würde er dennoch Gefahr laufen, auf Untiefen zu gerathen, zu stranden und Schiffbruch zu leiden. Er bedarf folglich auch eines Instruments, nicht nur um die größere oder geringere Tiefe des Meergrundes, sondern auch dessen Beschaffenheit zu erforschen, theils um die gefährlichen Untiefen und Klippen zu vermeiden, theils auch um zu erfahren, ob Ankergrund, nämlich solcher Boden vorhanden sey, in den die Anker eingreifen und festhalten können, widrigenfalls würden leztere entweder auf dem Grunde nachschleppen oder zerbrechen, und durch Zerreißung der Ankertaue verlohren gehen.

Zu dieser Untersuchung dient das Senkbley. Es hat die Gestalt eines abgestumpften Kegels, in dessen Oberende ein Loch gebohrt ist, durch welches eine Schnur oder dünnes Tau — die Lothleine genannt — gezogen und daran festgebunden wird. Die Grundfläche ist 1—2 Zoll tief ausgehöhlt, und diese Höhlung wird mit Talg gefüllt, an welchem die Bestandtheile des Seegrundes, als Sand, Thon, Muscheln, Pflanzen und dergleichen klebend hängen bleiben, wovon jedesmahl, nachdem man das Senkbley geworfen hat, ein wenig auf ein Brettchen gestrichen wird, welches eine Folge von Beobachtungen des Grundes giebt, aus welchem man ungefähr die Gegend, wo man sich befindet, schätzen kann. Klippen machen blos einen Eindruck in den Talg. Man bedient sich gewöhnlich dreyerley Arten von Senkbley, welche durch ihr Gewicht und durch die Benennungen Handloth, Mittelloth und Tiefloth von einander unterschieden werden.

Das Handloth wiegt 6—10 Pfunde, und die Schnur ist 20 Faden oder Klaftern lang, und da es bey dessen Gebrauch auf größere Genauigkeit ankömmt als bey den beyden andern, indem wegen der geringern Tiefe, wo es gehandhabt wird, größere Gefahr, den Grund zu berühren, vorhanden ist, so ist diese Lothleine alle Fadenlänge mit Knoten und andern Zeichen von verschiedenen Farben bezeichnet. In untiefen Gewässern wird unaufhörlich damit gelothet, ohne daß deswegen die Fahrt des Schiffs gehemmt würde. Der Steuermann oder befahrene Matrose, welcher sich desselben bedient, steht auf der großen oder mittlern Rüste K, Fig. 16, und schwingt solches so weit voraus, daß während dem fortgesetzten Laufe des Fahrzeugs die Leine ungefähr lothrecht steht, wenn das Senkbley den Grund erreicht hat.

Das Tiefloth wiegt 30—40 Pfund, und die dazu gehörige, etwas stärkere Lothleine ist 40—50 Faden lang. Die ersten 10 Faden sind mit einem Doppelknoten bezeichnet; auf 20 Faden sind zwey, auf 30 drey, auf 40 vier ähnliche Knoten, und die Hälfte dieser Zwischenräume sind bey 15, 25, 35 und 45 mit einfachen Knoten bemerkt. Mit dem Tiefloth wird weit seltener, und in bekannten tiefen Gewässern — zum Beyspiel im atlantschen Meere — gar nicht gelothet, indem die Gefahr zu stranden geringe ist; erst wenn man sich auf ungefähr 2—3 Tagereisen Europa nähert, bedient man sich des Tieflothes alle Stunden höchstens einmahl, weil es viele Umstände macht, indem das Schiff beylegen — den Lauf aufhalten — muß, wozu, wie auch zum Werfen des Tieflothes, viele Leute erfordert werden. Derjenige, der damit

beauftragt ist, steht bey dem Krahnbalken P, Figur 16, und wirft das Senkbley in den Grund; die Lothleine läuft, damit sie sich nicht verwickle, durch die Hände mehrerer Matrosen, die vom Bak bis aufs Halbdeck stehen. In beiden Fällen steht der lothwerfende Mann an der Leiseite des Schiffs und ruft die Tiefe laut aus.

Die Fernröhre sind nirgends unentbehrlicher als auf dem Meere, wo der Gesichtskreis so außerordentlich ausgedehnt, und wo es eben so interessant als wichtig ist, alle Gegenstände schon in der größten Entfernung zu entdecken. Ihr Nutzen, Gebrauch und Einrichtung sind zu allgemein bekannt, als daß eine Beschreibung derselben hier nicht überflüßig wäre. Hingegen verdienen die Nachtfernröhre allerdings und desto eher einer besondern Anzeige, da mir, seitdem ich aus dem Seedienst getreten bin, keines vor Augen gekommen ist, und wenn ich derselben im Gespräche erwähnte, so war diese, wenn ich nicht irre, englische Erfindung nicht nur ganz unbekannt, sondern schien sogar unglaublich und unmöglich. Ob gleich sie mir anfangs auffiel, so vernachläßigte ich, als ein junger Offizier, diese Nachtfernröhre — Nagtkyker — als eine bekannte Sache, näher zu untersuchen; es ist mir daher unmöglich, ihre Zusammensetzung zu erklären, und ich beschränke mich, blos ihre Wirkung so deutlich als möglich darzustellen.

Obschon diese Nachtfernröhre nicht wie die gewöhnlichen Fernröhre zum augenblicklichen Gebrauche im Nachthäuschen bereit lagen, so machte man doch kein Geheimniß daraus, und ich habe mich viele hundertmal derselben selbst bedient. Ihr Aeußeres unterscheidet sich gar nicht von den

an Bord gebräuchlichen Tagfernröhren, und ihr Gebrauch erfodert nicht mehr Geschicklichkeit als diese, nur gehört dazu einige Uebung, weil das Objekt im Gesichtsfelde in verkehrter Lage erscheint, welches bey den ersten Versuchen etwas Verwirrung verursacht. Der Luftraum erfüllt den untern, das Wasser hingegen den obern Theil des Gesichtsfeldes; das Schiff scheint an der Decke eines Zimmers befestigt zu seyn, von welcher die Masten in den leeren Raum herabhängen. Außer dieser bald zu besiegenden Unbequemlichkeit stellen sich alle Gegenstände sehr deutlich dar, und ich konnte die Stückpforten der obern Kanonenlage — wegen der lichtgelben Streifen, mit welchen dieselben bemahlt sind — in einer Entfernung von einer halben Seemeile ohne Mühe unterscheiden. Alle festen Gegenstände erscheinen dem Auge mit sehr scharfen Umrissen und beynahe ganz *schwarz*; das Wasser ist fast eben so dunkel, besonders gegen den Horizont hin, wo es durch eine starkgezogene Linie sich von dem Luftraume trennt; dieser hingegen — und das ist die Hauptsache — erhält eine *Hellung*, die derjenigen des *Mondscheins* ähnlich, doch überall gleich vertheilt ist, und nicht wie dieser nur von *einer* Seite herkömmt, und nur *eine* Seite beleuchtet, denn die Beleuchtung der Gegenstände findet gar nicht statt. *Je dunkler* die Nacht ist, desto *deutlicher* sieht man diese; bey'm *Mondlicht* hingegen scheint die Luft nicht heller; wohl aber sind die festen Körper *lichter*, daher ihre Umrisse nicht so scharf gezeichnet erscheinen, sondern sich vielmehr in der Dämmerung verlieren.

Diese Nachtfernröhre haben seitdem zwey bedeutende Verbesserungen erhalten. Die erste besteht darinn, daß die betrachteten Gegenstände nicht mehr in verkehrter, sondern in ihrer natürlichen Stellung erscheinen. Die zweyte, daß sie vermittelst einer Vorrichtung bey Tage vollkommen und eben so brauchbar sind als bey Nacht.

Zweytes Hauptstück.

Von der Eintheilung und dem Bau der Schiffe.

Le Chateau menaçant qu'ebranle le zephyre
Eléve sur les flots, tel qu'un mont sourcilleux,
Ses flancs armés de bronze et ses mâts orgueilleux.
On dirait que l'Etna sur les mers mugisantes
Proméne ses forèts et ses cimes fumantes.

La Navigation. Poeme.

Erster Abschnitt.

Rangordnung der Schiffe.

Auf die Betrachtung des Schauplatzes, auf welchen der Seefahrer mit Hülfe der bemerkten Instrumente seine Wissenschaft und Kunst in Anwendung und Ausübung bringt; folgt natürlicher Weise die des Gebäudes, auf dem er als Herr des Ozeans thront.

Die längere oder kürzere Dauer der Seereisen, ihr Zweck und die Bestimmung des Schiffs haben einen bedeutenden Einfluß auf die Größe, die Bauart und die Ausrüstung desselben. Die Bauart des Schiffsgebäudes, die Einrichtung der Masten und des übrigen Rundholzes, und die Gestalt und Anordnung der Segel sind daher sehr verschieden, und die vorzüglichsten Unterscheidungszeichen zwischen den höchst manchfal-

tigen Gattungen von Fahrzeugen, deren man sich zu sehr verschiedenen Zwecken bedient.

Die Schiffe werden nach verschiedenen Rücksichten in mehrere Klassen getheilt. In Betreff ihrer Größe heissen sie, Schiffe von so viel Kanonen, von so viel Tonnen, oder Schiffe vom ersten, zweyten Rang und sofort. In Betracht ihrer Bauart führen sie die Nahmen Fregatten, Korvetten, Kutter, Galeeren und viele andere; oder überhaupt Hochbords und Niederbords, von denen die Erstere nur allein durch Segel, die Leztere aber eben sowohl durch diese, als auch vorzüglich durch Ruder fortbewegt werden. In Rücksicht auf ihre Bestimmung werden sie Kriegsschiffe, Handelsschiffe, Sklavenschiffe, Grönlandsfahrer u. s. w. genannt. Dem Zweck dieser Blätter gemäß, beschränke ich mich ausschließlich auf die Kriegsschiffe.

Die Nationen sind über die Zahl der Klassen, in welche Leztere eingetheilt werden, nicht einig. Die Engländer zählen sechs Range und die Holländer sieben, obgleich leztere keine größern Schiffe als von 74, höchstens 80 Kanonen halten können, indem die Mündungen der Niederländischen Rheeden durch die heftige Strömung der Ebbe und Fluth und durch die Richtung der Küsten mehr oder weniger durch Untiefen und Sandbänke verseichtet sind. Die Franzosen haben zwar nur 5 Range, theilen aber die drey erstern, jeden in zwo Ordnungen ein, und pflegen zu sagen: Schiffe von der zweyten Ordnung des ersten Rangs; Schiffe von der ersten Ordnung des dritten Rangs. Die übrigen Nationen richten sich in der Rangordnung ihrer Kriegsschiffe nach der einen oder der an-

dern der oben benannten Seemächte. Da Großbrittannien — näher mit dem Meere verwandt als es der Doge von Venedig war, — die wirkliche Beherrscherinn des Ozeans ist, so scheint es am Beßten zu seyn, die englische Rangordnung den andern desto eher vorzuziehen, da sie die einfachste und zweckmäßigste ist, indem sie die Anzahl der Range weder zu sehr vervielfacht, noch durch Unterabtheilungen verwirrt. Die Tabelle I. giebt eine deutliche Darstellung von dieser Rangordnung nach der Anzahl der Mannschaft, der Kanonen und Tonnen, denen die Länge, Breite, Tiefe und Höhe der Schiffe beygefügt ist.

Da aber in dieser Bestimmung der Rangordnung keine Gleichförmigkeit herrscht, so unterscheidet man gewöhnlich die Kriegsschiffe nach der Anzahl der Kanonen, und pflegt zu sagen: ein Schiff von 100 Kanonen, eine Fregatte von 40 Kanonen, ein Kutter von 20 Kanonen; eben so wie man sich bey Handelsschiffen am gewöhnlichsten an die Tonnenzahl zu halten und sich auszudrücken pflegt: ein Schiff von 300, von 400 Tonnen und so weiters, wodurch man sogleich einen bestimmten Begriff von der Sache erhält. Des Ranges der Schiffe wird nur selten erwähnt, als auf den Verzeichnissen der Flotte; wenn man dem Feinde eines oder mehrere Schiffe vom ersten Rang abgenommen oder in den Grund gebohrt hat, denn bey den übrigen Schiffen wird des Ranges gar nicht gedacht. Eben so ist es auch, wenn man den Befehl über ein Schiff von 100 Kanonen erhalten hat; da wird der erste Rang nicht vergessen, bey kleinen Schiffen begnügt man sich die Zahl der Kanonen anzugeben.

Die Schiffe der drey ersten Range, nämlich alle diejenigen, welche über 64 Kanonen führen, werden Linienschiffe genannt, weil solche bey einem Seetreffen in die Schlachtlinie gereihet werden, die Holländer rechnen auch die Schiffe von 50 Kanonen zu den Linienschiffen, weil sie solche wirklich in die Schlachtordnung stellen, da sie — wie schon bemerkt — keine Dreydekschiffe haben. Die Franzosen hingegen zählen die Schiffe von 50 Kanonen zu den Fregatten, obgleich sie zwey Kanonendecke haben. Die Engländer aber zählen sie weder zu den Linienschiffen noch zu den Fregatten, sondern nennen sie bloß: Schiffe von 50 Kanonen. Aber im Grunde ist ein Schiff von 120 Kanonen nichts anders, als eine Fregatte vom ersten Range, weil die Bauart — wenn ich mich so ausdrücken darf, — fregattisch ist; denn ein Linienschiff und eine Fregatte sind ganz nach ähnlichen Grundsätzen gebaut und ausgerüstet, und es ist kein anderer Unterschied zwischen beyden, als der, den die mehrern Verdecke und größeren Dimensionen bey jenem anzubringen erlauben. Diese fregattische Bauart scheint die größten und mehresten Vorzüge in sich zu vereinigen, und daher bestehn die Kriegsflotten größtentheils aus größern und kleinern Schiffen dieser Art, welche von vielen ausschließlich Hochbords genannt, alle übrigen aber zu den Niederbords gerechnet werden.

Es würde gar zu weitläuftig und wenig unterhaltend seyn die zahllose Menge von Schiffen verschiedener Art zu beschreiben, ich werde mich daher nur auf die vorzüglichsten einschränken.

Figur 4 stellt ein Linienschiff von 74 Kanonen vor, so wie sich solches dem Auge darstellt, indem man die Farben, womit diese Schiffe bemahlt sind, genau beybehalten hat. Es segelt bey schöner Witterung vor dem Winde und hat auch die Ober-Bramsegel beygesetzt. Die vielen unter einander wehenden Stander, Flaggen und Wimpel sind Signale. Siehe Signalbuch im dritten Abschnitt des neunten Hauptstücks.

Die Haupteigenschaften der Linienschiffe sind: sie müssen gut Segel führen, sowohl um überhaupt gute Fahrt zu laufen, als um viele Segel beysetzen zu können, wenn sie jagen oder gejagt werden; sie müssen gut vor dem Winde und mit raumen Winde, vorzüglich aber bey dem Winde segeln, und wenig abtreiben, oder gut am Winde liegen; sie müssen gut steuern und sich leicht wenden, weil im Gefechte, oder wenn sie zwischen Untiefen lavieren, oft die Erhaltung des Schiffs davon abhängt. Die Vor- und Hintertheile müssen wohl im Gleichgewichte liegen, damit es so wenig als möglich nach vorn oder auf das Steuer stampfe, nicht auf die Seite schlingere, oder sich stark neige, damit es nicht gleich, wenn die See kraus wird, die Stückpforten der untersten Lage schließen müsse, sondern das Geschütz derselben auch an der Leiseite gebrauchen könne, weil es sonst den großen Vortheil des Windes aufgeben müßte, und sich nicht aller seiner Kanonen bedienen könnte. Es ist daher nothwendig, daß die unterste Lage in der Mitte wenigstens fünftehalb Fuß über der Wasserfläche bleibe, und die vordersten Geschützpforten noch höher angebracht werden, weil die Gewalt

der Winde, das Schiff vorn tiefer ins Wasser drückt, und dieses daselbst stärker anprallt und höher steigt, als in der Mitte.

Die Fregatten sind, wie gesagt, Schiffe von ähnlicher Bauart, wie die Linienschiffe, aber nur mit einem Kanonendeck und ohne Kompanje, wodurch sie sich hauptsächlich von den Linienschiffen auszeichnen und unterscheiden; auch haben sie ein Halbdeck und Back, drey Masten mit einerley Zurüstung wie diese. Fregatten von 44 bis 30 Kanonen werden schwere, die mit Wenigern leichte Fregatten genannt. Sie sind überhaupt scharf gebaut, und zum Schnellsegeln eingerichtet, und müssen gut, vorzüglich beym Winde segeln, und bey schwerem Winde wohl See halten können, weil sie vorzüglich zum Kreuzen bey einer Flotte, ferner zum Auskundschaften der Bewegungen des Feindes, zum Begleiten der Kauffahrtheyschiffe, und zum Ueberbringen von Depeschen bestimmt sind. „Die „schmale, keilförmige Form einer Fregatte, zeigt auch sofort „wie geschickt sie die Wellen theilt, und die bauchigte Höh„lung ist dabey vortrefflich berechnet, um ohne der Schnellig„keit des Laufs beträchtlich Einhalt zu thun, eine erstaunliche „Ladung fassen zu können.“ *) Figur 5 stellt eine Fregatte vor, welche bey dem Wind segelt.

Korvetten oder Schnauen Figur 6, haben nur zwey Masten, welche wie die der Fregatten zugerüstet sind, außer daß das Besansegel an dem großen Mast angebracht ist,

---

*) Taschenbuch der Reisen 1802. Seite 13.

indem der Besanmast fehlt, und statt der Besansruthe eine Gaffel hat und daher Gaffelsegel oder Schnausegel genannt wird. Das Schiffsgebäude ist dem der Fregatten ähnlich, und mit Spiegel und Gallion geziert. Sie führen 14 bis 20 Kanonen. Es ist ein Irrthum, daß alle Schiffe unter 50 Kanonen Fregatten, und alle Fahrzeuge unter 20 Stücken Geschütz Korvetten heißen. Es kömmt auf die Bauart und Zurüstung und nicht auf die Größe an, diese hat nur Einfluß auf die Bestimmung des Rangs.

Brik, Brigg oder Brigantine Figur 7. Ein Fahrzeug von 10 bis 20 Kanonen, das wie die Korvetten zwey stehende Masten und einen liegenden oder Bugspriet hat, welche wie diese ausgerüstet sind, außer daß das große Raasegel fehlt. Das Besansegel hat eine etwas veränderte Einrichtung als auf den Korvetten. Der Unterschied zwischen diesem Gaffelsegel und dem Giekſegel oder Brigsegel der Brigantine ist auf den Figuren 6 und 7 leicht zu bemerken, da Lezteres einen Baum hat, das erstere aber nicht. Das Schiffsgebäude ist den vorhergehenden ziemlich gleich. Sie haben nur ein Deck, größtentheils keine Hütte, selten ein Gallion, und sind gewöhnlich platt, dabey scharf gebaut, und zum Kreuzen sehr geschickt.

Die Kutter Figur 8. sind Fahrzeuge die nach ganz andern Grundsätzen gebaut sind, als die vorhergehenden. Sie sind vornämlich zum Schnellsegeln bestimmt, und dienen zu Rekognoszirungen, zum Ueberbringen von Nachrichten, Befehlen, Meldungen u. dgl.

Das Schiffsgebäude ist lang und liegt hinten, wo ein kleiner Spiegel ist, sehr tief, hat vorn kein Gallion, sondern der Vordersteven steigt gerade auf, und ist vortrefflich berechnet, die Fluth zu durchschneiden.

Die Kutter führen 10 bis 20 sechs oder achtpfündige Kanonen, und tragen 180 bis 360 Tonnen. Bey der leztern Größe ist das Deck 100 Fuß, der Kiel 87 Fuß lang, der Segelbalken mißt 32 und die Tiefe 18 Fuß.

Der einzige Mast neigt sich stark rückwärts, damit wegen den verhältnißmäßig großen Segeln, die Gewalt des Windes das Fahrzeug vorn nicht zu sehr niederdrücke, sondern daß es sich bey schwerem Wetter über die Wellen erhebe. Es trägt ein großes Gieckſegel, wie der Brick, ein Topsegel und ein Bramsegel. Der Bugspriet liegt horizontal und hält drey Stagsegel. Nach ähnlichen Grundsätzen sind die Schluppen und Jachten gebaut; sie sind aber viel kleiner und werden auf geringere Entfernungen entsandt. Folgendes ist die Zurüstung eines Kutters von 20 Kanonen.

A	Der Mast ist	115	Fuß lang u. hält	31	Zoll im Durchmesser
B	Die Bramstänge	50	——	12	——
C	Der Bugspriet	74	——	28	——
D	Die Topraa	56	——	10	——
E	Die Bramraa	46	——	8	——
F	Der Gieckbaum	84	——	18	——
G	Die Gaffel	30	——	9	——

1. Die Wand.
2. Das Fockstag.

3. Das Klüferstag. *)
4. Fall der Gaffel.
5. Wand der Staange.
6. Die Toppenants der Topraa.
7. Die Toppenants der Beamraa.
8. Der Dirk der Gaffel.
9. Der Dirk des Gielebaums.
10. Das Gieckſegel.
11. Die Unterbraſſen.
12. Die Oberbraſſen.
13. Die Schooten.
14. Die Süger.

Es haben ſchon Viele die Bemerkung gemacht, daß man ſich wegen dieſem Schnellſegeln ausſchließlich an dieſe Bauart halten ſollte. Allein dieß iſt — nach jetzt gewöhnlicher Sitte, — ſehr einſeitig geurtheilt. Schnellſegeln iſt allerdings eine vortreffliche, jedoch nur einzelne Eigenſchaft eines Schiffs, und es iſt weiſer aus allem Nutzen zu ziehen, und daraus ein großes Ganzes zu bilden, als einem Vortheile, für den man eingenommen iſt, andere und größere aufzuopfern. Kutter, Schluppen, Schooner und Jachten, können nicht beträchtliche Ladungen faſſen, und gewähren dem Schiffsvolke nicht ſo viel Bequemlichkeit und Raum — die doch der Geſundheit deſſelben ſo zuträglich ſind, — wie Fregatten und größere Schiffe. Die Kutter ſegeln ſehr gut bey

*) Das dritte Stagſegel iſt ein Flieger, der ſo wie das Vorhergehende außer dem Gebrauche oft weggenommen wird.

dem Winde und wenden leicht, allein vor dem Winde geht es schon nicht so schnell, indem die großen Stagsegel unnütz sind, und das Giekſegel gestrichen werden muß.

Schooner sind Fahrzeuge, die den Kuttern ähnlich, aber mit zwey Masten versehen sind. Der Fokmast führt ein Gaffelsegel, und der große Mast ein Giekſegel, an beiden kleine Top- und Bramsegel, und außerdem noch einige Stagsegel. Ich habe mehr als einmal gesehen, daß, wenn ein Kutter zu groß und schwer war, um mit seinem einzigen Maste gut segeln zu können, man noch einen zweyten Mast hinzufügte, und so aus einem Kutter einen vollkommenen Schooner machte. Da sich der Zeichnung des Kutters leicht ein zweyter Mast hinzudenken läßt, so bleibt die eines Schooners weg. Die neuesten Nachrichten melden, daß in England auf Schiffen dieser Art die Masten bis auf fünfe vermehrt worden, und von außerordentlichem Erfolge sind.

Brander sind keine Schiffe von besonderer Bauart, sondern alte Fahrzeuge, welche man besonders dazu einrichtet, indem man sie mit feuerfangenden Materien anfüllt, anzündet, und auf die feindlichen Schiffe treibt, um solche in Brand zu stecken. Der Gebrauch der Brander ist schon sehr alt, und sowohl die Geschichte Alexanders des Großen, als die Kriege der Römer, liefern Beyspiele davon. Sie werden jezt auf folgende Art eingerichtet.

Der eigentliche Feuerraum befindet sich auf dem Zwischendeck; er fängt vorn im Bug des Schiffs an, und geht bis hinter den großen Mast, wo er durch eine Bretterwand von dem übrigen Schiffsraume abgesondert wird. Längs bei-

den Seiten und querüber liegt ein Gerüste von Latten, auf denen Röhren oder Rinnen von Holz oder Eisenblech befestigt sind, welche das Lauffeuer enthalten, und mit einander in Verbindung stehen. Die Rinnen werden oben mit geschwefelter Leinwand oder Zündpapier gedeckt, darüber gepichte Reisigbündel von dürrem Tannenholz und Hobelspäne wie ein Dach gegen einander gelehnt und befestigt; die Deckplanken und Rinnen werden mit Harz übergossen, und in den Raum Feuertonnen, Hanf, Schwefelfaden, getheerte, losgemachte und gepflückte Tauenden — Werg genannt, — Buschwerk u. dgl., welches ebenfalls mit brennbarer Komposizion übergossen worden, gelegt, oder an die Seiten des Schiffs gehängt. An jeder Seite sind die im Feuerraum befindlichen Stückpforten mit einem eisernen Kammerstücke versehen, das ungefähr 10 Zoll lang ist, und 3 bis 4 Zoll im Durchmesser hat; es wird mit bloßem Pulver geladen, und vor die Ladung ein hölzerner Pfropf eingetrieben; in das Zündloch steckt man eine Lunte, und alle diese Stücke werden durch ein Lauffeuer losgebrannt, wodurch die Stückpforten, welche nicht, wie gewöhnlich oben, sondern unten an der Oeffnung befestigt sind, alle zugleich niedergeschlagen oder losgerissen werden, und der im Feuerraum wüthenden Flamme Luft machen. Oft sind Röhren angebracht, welche mit Feuerwerk angefüllt sind und Flammen sprühen. Unter der großen und Fokwand sind senkrechte Röhren, unter welchen im Feuerraume eine Feuertonne steht, deren Flamme durch die Röhren hinaufdringt, und die Masten mit ihrer Zurüstung in Brand steckt. Das Feuer dringt auch durch die Luken des

Oberdecks. Durch die Bretterwand, welche den Feuerraum absondert, ist nahe an jeder Seite des Schiffs ein Loch gebohrt, durch welches eine Röhre läuft, die schräg auf die Rinnen, welche das Lauffeuer enthalten, geleitet ist, um dieses anzuzünden.

Hinter dem Feuerraum wohnt die Mannschaft, und ganz zu hinterst ist die Kajüte des Anführers. Ein solcher Brander wird mit 10 bis 20 Mann — gewöhnlich Freywillige — besetzt. Sobald das Signal gegeben ist, sich bereit zu machen, so werden die Enterhaken an die Enden der Segelstangen befestigt, die Röhren werden geöffnet, die Deckel der Feuertonnen abgenommen, und im Feuerraum Werg, Späne, und andere leicht entzündbare Brennstoffe verbreitet, und von diesen durch Lunten von Baumwollengarn, welche durch Weingeist gezogen und mit feinem Pulver bestreut sind, in die Feuertonnen geleitet. Wenn nun der Brander im Stand ist, angesteckt zu werden, so sucht ihn die Mannschaft an ein feindliches Schiff zu bringen, so daß die Enterhaken sich in das Tauwerk desselben verwickeln; die Enterdreggen werden hinüber geworfen, und die Mannschaft rettet sich durch eine kleine, am Hintertheil auf einer Seite angebrachte Thüre, von welcher Stufen bis auf das Wasser angebracht sind, wo ein gutes Boot mit einer Kette und einem Hangschlosse befestigt ist, zu welchem der Anführer den Schlüssel bey sich trägt. Dieser nebst einigen Gehülfen steckt die neben der Thüre aus der Seite des Schiffs gehende Röhre, worin sich das Lauffeuer befindet, an, steigt in das Boot, macht es los, rudert so schnell als möglich davon, und überläßt den Brander seinem Schicksale.

Die Kanonenboote oder Plattschiffe — Fig. 9 — deren sich die Franken zu der bedrohten Landung in England bedienen wollen, haben eine so große, jedoch unverdiente Aufmerksamkeit erregt, daß sie nicht wohl mit Stillschweigen zu übergehen sind. Es sind lange Boote von verschiedener Größe, welche 50 bis 200 Mann nebst einer oder 2 und 4 Kanonen oder Mörsern fassen können; da sie nahe an das Ufer zu legen bestimmt sind, so haben sie zwar einen Kiel, doch zugleich einen flachen Boden, welcher vorn mit starken Bauchstücken belegt ist, um dem Stoß bey Abfeurung des Geschützes desto besser widerstehen zu können. Etwas vor der Mitte steht ein Mast, an welchem ein Gaffelsegel a und Stagfok b aufgezogen werden kann. Eine größere Zahl von Segeln wäre überflüßig, da sie blos zu einer kurzen Ueberfahrt bestimmt sind, und der Besatzung nur hinderlich wäre, welche sich allenfalls auch der Ruder bedienen kann. Ueberhaupt haben sie eine ihrer Bestimmung sehr angemessene Einrichtung, aber gegen Kriegsschiffe wären sie nicht mit Erfolg zu gebrauchen.

Zweiter Abschnitt.

Vom Schiffbau.

So beschränkt die Anzahl der oben benannten Schiffe ist, so sezt sie doch schon, wegen der Verschiedenheit der Anlage und Ausführung des Baues, viele Kenntnisse und Erfahrungen voraus; wie vielmehr, wenn man die große Menge der übrigen Fahrzeuge erwägt: denn fast mit jedem neuen Zuwachse der menschlichen Kenntnisse und Bedürfnisse vermehren sich die Gattungen und Abweichungen von den schon bekannten

Formen; folglich machen sie fortdauernd neue Einrichtungen und Erfindungen nothwendig, um jedem neu-beabsichteten Zweck zu entsprechen. Die Schiffsbaukunst hat sich daher außerordentlich erweitert und vervollkommnet. Sie läßt sich überhaupt in zwey Theile abtheilen; nämlich in die eigentliche Schiffsbaukunst und in die Schiffszimmerkunst.

Die eigentliche Schiffsbaukunst ist die Anwendung der mechanischen und hydraulischen Wissenschaften zur Bestimmung der vortheilhaftesten und zweckdienlichsten Form und Einrichtung der zum Kriege, zur Handlung, oder zu andern Absichten bestimmten Schiffe; sie besteht eigentlich darinn, Plane und Risse von Schiffen zu entwerfen und zu zeichnen, nach welcher der Zimmermann arbeiten kann. Diese seine Arbeit ist die Schiffszimmerkunst, und man versteht darunter den praktischen Bau des Schiffs, das ist, die Bildung, Zusammensetzung und Verbindung aller Holzstücke, woraus dasselbe bestehen soll.

Gewöhnlich machen die Schiffsbaumeister drey Risse von einem zu bauenden Schiffe, 1) den Seitenriß, welcher die Länge des Kiels, das Ausschießen des Vorstevens, den Fall des Hinterstevens, die Stelle der Rippen — auch Spannen genannt — die Steuerlastigkeit, die Wasserlinie für das geladene Schiff, die Stellen und Größen der Stückpforten, das Gallion, das Steuerruder u. s. w., alles von der Seite gesehen, nach der Länge des Schiffs darstellt, und nach einem beygefügten Maaßstabe bestimmt. 2) Der Spannriß oder die Ansicht des Schiffs von hinten oder vorn, ohne Beplankung, um den Belauf oder die Biegung der Spannen darzustellen. 3) Den Sen-

tenriß, welcher das Schiff von oben herab angesehen zeigt. Die Senten sind dünne, biegsame Latten, welche vom Vorsteven bis zum Hintersteven in gewißem Abstande von einander auf die Rippen festgenagelt werden, um die Biegungen derselben im Vor- und Hinterschiff zu bestimmen und die Wölbung der Seitenplanken darnach zu ordnen. Diese Risse sind wohl von den Durchschnitten zu unterscheiden, welche nach der Länge und Breite des Schiffs die innern Einrichtungen desselben darstellen.

Die Schiffsbaumeister sind noch nicht über die Verhältnisse der Länge und Höhe, am wenigsten über die der Breite einig. Schmale und breite Schiffe haben beide ihre Vorzüge und Mängel. Die Schmalen laufen mit wenigerm Widerstande durch's Wasser und treiben nicht so sehr ab, haben dagegen einen beschränkten Raum und stampfen sehr. Die breiten Schiffe haben nun freylich mehr Raum, und können größere Segel führen, wenn nämlich der Kiel tief und scharf ist; denn man rechnet, daß auf jeden Zoll, den man ihm auswärts der Beplankung bis auf einen gewissen Grad zugiebt, die Masten um einen Fuß verlängert werden können. Sind sie aber unten sehr flach, so treiben sie leicht ab und schlingern stark. Einige wollen die größte Breite mehr nach vorn als in der Mitte anbringen, weil ein Schiff, das vorn die Fluthen schon zertheilt hat, nachher nicht mehr so viel Widerstand findet, das Wasser stärker auf das Steuerruder anströmt, und dadurch seine Wirksamkeit vermehrt. Ueberdies kömmt diese Form mehr mit der Gestalt eines Fisches überein, welcher ebenfalls vor der Mitte seiner Länge am breitesten ist, und am schnellsten durch's Wasser schießt. Allein

nach vielen in Frankreich angestellten wichtigen Versuchen hat man gefunden, daß ein Schiff die besten Eigenschaften zum Segeln hat, wenn die größte Breite in der Mitte desselben sich befindet.

Die Hauptvorzüge eines Schiffs sind, daß es nach der seiner Bestimmung angemessenen Größe — dem innern Raum und der Bequemlichkeit unbeschadet, — schmal und niedrig, und bey der größten Dauerhaftigkeit und Festigkeit leicht sey; daß es schnell und so nahe als möglich beym Winde segle, leicht wende, nicht mit dem Strom abtreibe und weder stampfe noch schlingere. Alle diese Bedingnisse sind aber sehr schwer zu vereinigen, und obgleich die Schiffsbaukunst durch manchfaltige Erfahrungen und sinnreiche Berechnungen einen hohen Grad der Vollkommenheit erreicht hat, so ist man doch des guten Erfolgs nicht immer gewiß. Es herrscht oft unter Fahrzeugen von ähnlicher Bauart und Größe ein sehr merklicher Unterschied, der sich so weit erstreckt, daß von zwey Schiffen, welche von eben demselben Baumeister, zu gleicher Zeit, auf demselben Werfte, von gleichen Materialien und nach einerley Dimensionen gebaut wurden, das Eine ein vortrefflicher, das Andere hingegen ein mittelmäßiger oder schlechter Segler ist. Allerdings hat die gute oder fehlerhafte Anordnung des Ballasts und der Ladung darauf starken Einfluß, allein selbst die unbedeutendsten und mit den Segeln nicht in der geringsten Verbindung zu stehen scheinenden Dinge, wirken oft auf eine unbegreifliche Art auf den schnellern oder langsamern Lauf eines Fahrzeuges. So erinnere ich mich einer holländischen Fregatte, welche vortrefflich segelte, so lange die Thüre zu der Kajüte offen

stand, wenn diese aber g e s c h l o s s e n war, nirgends fort wollte. Daher werden auf schlecht segelnden Schiffen oft die sonderbarsten Versuche gemacht. Bald werden diese bald jene Fenster, Thüren oder Lucken geöffnet oder geschlossen; bald diese bald jene Treppen an die Decke befestigt oder ganz weggenommen; bald diese bald jene Segel beygesetzt, gereft oder wieder fest gemacht. Vorzüglich aber sucht man die Fehler der Stauung zu verbessern. Bald werden sie vorn oder hinten, bald rechts oder links belastet oder erleichtert, indem man zum Beyspiel die Kanonen von ihrer Stelle an eine andere bringt, oder die zwischen selbigen längs dem Bord gereiheten Kanonenkugeln da wegnimmt, wo man das Schiff erleichtern, und dahin rollt, wo man solches beschweren will. Zu ähnlichen Versuchen gehört auch das auf kleinern Fahrzeugen nicht ungewöhnliche Versenden der Schiffsmannschaft, wobey man sie bald nach vorn bald nach hinten, bald nach der einen oder der andern Seite, bald sämmtlich auf das Oberdeck, bald alle oder zum Theil auf das Zwischendeck sendet, und an den angewiesenen Stellen stehen, sitzen oder liegen läßt, und dabey fortdauernd loget, um die rechte Lage des Schiffes im Wasser für den gegenwärtigen oder für ähnliche Fälle, durch Erfahrung zu bestimmen. Diese Versuche reizen den Unkundigen zum Lachen, zum Spott oder zum Mitleid, gelingen jedoch nicht selten, woraus denn Mancher, auf seine Entdeckung stolz und eifersüchtig, ein Geheimniß macht.

Die Festigkeit und Dauerhaftigkeit sind Haupterfodernisse des Schiffsgebäudes. Die Verbindung aller seiner Theile muß eine außerordentliche Stärke haben, damit das Fahrzeug die vereinigte und zerstörende Wirkung der Stürme und der Flu-

then auszuhalten vermöge, denn die unermeßliche Ausgedehntheit des Ozeans und dessen unergründliche Tiefe *) machen, daß die Bewegung, in welche es durch Stürme gesetzt wird, über allen Ausdruck heftig und furchtbar und es daher unbegreiflich ist, wie ein aus so vielen und manchfaltigen Theilen zusammengesetztes Gebäude derselben widerstehen könne. „Auf „der schwarzen Welle treibt oft der Orkan das Schiff in dem „Thurmhohen weissen Schaum gegen den Himmel; das feste „Gebäude kracht wider die Wassermauer, als wider einen Fel„sen. Von dem Gipfel schäumender Wogen herab zeigt sich „ein Feld voll Wasserberge und schreckender Abgründe; blitz„schnell gleitet das Fahrzeug in Leztere herab. Ein Seitenstoß „des Sturms taucht oft den Wimpel des großen Masts ins „Meer, aber der trefflich berechnete Bau des Schiffs wirft „sich sofort wieder ins Gleichgewicht. Die Winde läuten da„bey im Tau- und Takelwerk und in dem einzigen Segel, „in schnellen Schlägen gleichsam die Todtenglocke. Dennoch „schaut der kundige Seemann dem Orkan entschlossen entge„gen, und wendet — um nicht zu weit von seinem vorge„setzten Lauf abgetrieben zu werden, — durch einen kühnen „Ruck des Steuerruders die gewaltige Masse von vielen Mil„lionen Pfunden herum.“ **)

Um einen deutlichen Begriff von einem Schiffe zu erhalten, folgt hier eine kurze Beschreibung seiner Anlage auf dem Stapel, das Ablaufen desselben, und in den folgenden Abschnitten

---

*) Mit 780 Faden oder Klaftern fand man 1780 im atlantischen Meere keinen Grund.

**) Taschenbuch der Reisen 1802. Seite 14.

die Darstellung der innern und äußern Theile der Zurüstung und Ausrüstung eines Schiffs von 74 Kanonen.

Die Ordnung nach welcher der Schiffszimmermann die Theile des Schiffs zusammensetzt ist ungefähr folgende: Siehe Figur 10. Zuerst werden auf dem Stapel, — welches ein gegen das Wasser sich neigender Platz ist, — die Stapelblöcke aa in abgemessener Weite und Höhe geordnet. — Auf diese wird dann der Kiel bb gelegt, *) der aus drey, vier auch wohl aus mehrern Stücken der Länge nach zusammengefügt ist. — Sein innerer Theil wird hinten durch die Kielklötze ce verlängert. Auf dem Vorderende des Kiels, wird der Vorsteven dd und auf dessen Hinterende der Hinterste-

*) Einige Schiffsbaumeister lassen bey großen Schiffen nicht gleich den Kiel bb, sondern zuerst die Bauchstücke hh legen, und setzen auf diese den Bau fort, damit wenn dieser lang dauern sollte, der Kiel nicht verfaule, ehe das Schiff fertig ist. Unlängst — im November 1805 — meldeten die Zeitungen, daß man in England das Kriegsschiff Ozean von 90 Kanonen, habe vom Stapel laufen lassen, dessen Bau schon vor 15 Jahren angefangen worden war. Noch mehr als durch die Länge dieses Zeitraums, zeichnet dieses Linienschiff sich noch vorzüglich dadurch aus, daß es gar keine Deckknieen EE Fig. 11 hat, sondern die Deckbalken DD sind auf eine neue Art in die Seiten des Schiffs eingefugt, und es wird versichert, diese Bauart sey fester, als die bisher gewöhnliche. Ausserdem gewinnt das Schiff vielen Raum, und wird um 60 Tonnenlasten — 120,000 Pfund — leichter. Der brittische Kunstfleis macht jährlich in diesem Fache unzählige Verbesserungen und Erfindungen, von denen aber — aus leicht zu erachtenden Gründen, — nur wenig bekannt wird.

ven ee aufgerichtet. Letzterer besteht aus einem geraden Stücke das etwas auswärts überhängt, so wie der erstere vorausschießt. — Beyde Steven werden mit dem Kiel noch durch die Knie ff verbunden. — Der Vorsteven bekommt einen Unterlauf gg. — Dann werden die Bauchstücke hh und die Piekstücke ii quer über den Kiel gelegt und befestigt. — Auf diesen werden die Sizer kk und Auflanger ll errichtet, welche zusammen die Spannen oder Innhölzer genannt werden, und die Rippen des Schiffes ausmachen. — Die Randsomhölzer mm machen mit ihren Auflangern nn die hintersten Rippen aus. — Gegen die Randsomhölzer und den Hintersteven werden die Worpen oo — über diese der Deckheckbalken pp — und noch höher der Heckbalken qq befestigt. — Ueber denselben werden gleichlaufend die Querhölzer des Hecks rr — und zu oberst die Schwieping ss angebracht. — Vom Heckbalken bis an die Querhölzer stehen aufrecht die Gillingskniee tt, — und von da bis an die Schwieping die Heckstützen uu. — Am Vordertheil werden die Bugstücke ww — und der Klotz des Bugspriets xx aufgerichtet. — Die Senten yy werden dann an beyden Seiten angenagelt, aber so wie die Schwieping nachher wieder weggenommen. So ist nun das Gerippe des Gebäudes fertig, und so unvollendet noch dieses auch ist, so macht es doch schon an sich einen merkwürdigen Gegenstand, dessen Ansicht nicht wenig interessant ist. Welche sinnreiche Einrichtung der Grundlage, auf welche selbiges gelegt und aufgebauet wird, um die schwere Maße mit Leichtigkeit ins Wasser laufen zu lassen? Welche künstliche Zusammensetzung und Ineinanderfügung der unend-

lichen Menge von Holzstücken, von so verschiedener Gestalt und Größe, um ein so festes und wohlberechnetes Ganzes zu Stande zu bringen, dessen ungeheures Gewicht mit der Leichtigkeit seiner Bewegungen unvereinbar zu seyn scheint.

Wenn dieß Gebälke auf solche Art aufgerichtet ist, so bringt man die äußere Beplankung AA — die Haut — an. Der Querdurchschnitt Figur 11 zeigt solche deutlich. Die vorzüglichsten und dicksten der dazu dienenden Planken sind die Berghölzer BB; sie stehen auswärts um einige Zoll über die andern hervor, so daß man auf denselben stehen kann. — Inwendig werden die Balkwäger CC ebenfalls der Schiffslänge nach, an die Spannen befestigt. — Auf diese Balkwäger werden die beyden Enden der quer liegenden Deckbalken DD gelegt, welche zu größerer Festigkeit noch durch die Deckknieen EE unterstützt werden. — Auf die Deckbalken werden die Deckplanken FF oder der Fußboden der Länge nach fest genagelt, und an beyden Schiffsborden die innere Beplankung GG angebracht. Nach diesem werden die Seiten- und Spiegelgallerieen, das Hackbord, das Gallion nebst dessen Figur, ferner die Mastspuren, die Spillen, die Pumpen, die Lucken, die Stückpforten HH, die Laufplanken II, die Rüsten KK und andere Gegenstände, sowohl im Aeußern als im Innern angeordnet. *) Wenn nun das Gebäude so weit fertig ist, so läßt man es vom Stapel laufen.

---

*) Diese hier nicht mit Lettern oder Ziffern bemerkten Gegenstände, und ihre Erklärungen, kommen in der Beschreibung des Schiffs vor, hingegen die Lettern beziehen sich

Dieses Ablaufen geschieht auf sehr verschiedene Weise, indem nicht nur bey jeder Nation, sondern beynahe in jedem Hafen eine eigene Art eingeführt ist. Die Hauptverschiedenheit besteht darinn, daß einige — und zwar die mehresten — Nationen, ihre Schiffe auf Schlitten ablaufen lassen, da hingegen bey andern die Schiffe unmittelbar auf dem zur Unterlage dienenden Gerüste — die Helling genannt, — abgleiten, und wie in allen Dingen, glaubt Jede, die von ihr befolgte Weise, sey die beste. Die Engländer, Schweden und Portugiesen haben beynahe ähnliche Methoden, indem sie ihre Schlitten unmittelbar an das Schiff befestigen, woraus die Unbequemlichkeit entsteht, daß, wenn dieses abgelaufen ist, die Schlitten losgeschlagen werden müssen. Die Franzosen, die Spanier und Neapolitaner haben eine andere Art Schlitten, die zwar wie jene, mit den Schiffen zugleich abgleiten, sich aber vorzüglich dadurch von denselben unterscheiden, daß sie nicht an das Schiff befestigt, sondern bloß durch Taue, die unter dem Kiel durchgehen, mit einander verbunden sind, und sobald das Schiff ins Wasser gekommen ist, solches von selbst verlassen. Die Holländer gebrauchen keinen Schlitten, sondern lassen ihre Schiffe unmittelbar von der Helling auf eine sehr einfache Art ablaufen, die sich auch darinn von allen übrigen unterscheidet, daß das Schiff mit dem Vordertheil zuerst ins Wasser läuft. Sie bauen ihre Schiffe nicht wie andere Nationen auf dem Stapel fertig, sondern

---

auf Figur 11 und bezeichnen die eben genannten Theile des Gebäudes.

nur das Gerippe und die untern Theile; das Uebrige wird auf dem Wasser vollendet, wozu sie viele und wichtige Gründe, unter andern folgende haben. Das Gebäude wird in weit kürzerer Zeit zum Ablaufen fertig gemacht, und ist von weit geringerm Gewichte, als wenn es ganz ausgebaut wird. Es leidet folglich, von dem Stoß, den dasselbe bekömmt, wenn es ins Wasser fährt, keinen, oder doch weit wenigern Schaden, indem die Verbindung der Theile, nicht auseinander geht, und wenn es auch geschehen sollte, so ist solche weit leichter wieder herzustellen, weil alle Theile noch zu Tage liegen. Im Wasser liegt das Schiff weit bequemer, und leidet nicht das Geringste vom Gewicht seiner Masse, welche sonst allein auf dem Kiel ruht, und noch weniger faulet Lezterer, oder andere Theile des Schiffs, wie sonst bey den erst erwähnten Arten, wohl zuweilen geschieht. Auch gewinnen die ökonomischen Holländer dabey die Kosten des Schlittens, und überdies Platz auf dem Werfte, was in ihrem wasserreichen Lande bedeutender, als anderswo ist.

Das Ablaufen eines Schiffs — vorzüglich eines Linienschiffs, — ist ein interessantes Schauspiel, und gemeiniglich ein Festtag, theils für diejenigen, welche unmittelbaren Antheil daran nehmen, als z. B. die Kommissarien der Admiralität, die Architekten, die Zimmermeister und ihre Arbeiter; und bey Handelsschiffen die Eigenthümer und die, welche mit ihnen in Verbindung stehen; theils für die, welche sich für die Seefahrt intereßiren, oder darin eine Vermehrung und Beförderung der Größe und des Wohlstandes der Nazion erblicken; theils endlich auch für die, welche die Neugierde als bloße Zuschauer herbeylockt. Das Gebäude stellt einen desto leb-

haftern Anblick dar, da es nicht nur mit Flaggen und Wimpeln geschmückt ist, sondern auch Menschen sich darauf befinden, welche sich eine Lust daraus machen, auf demselben unter fröhlichem Geschrei hinabzugleiten. Herr Murhard macht folgendes Gemählde vom Ablaufen eines Schiffs.

„So eben sollte ein neuerbautes Linienschiff auf dem Werfte „vom Stapel laufen. Es war mir immer eine eigene Em„pfindung, ein solches schwimmendes Gebäude anzublicken: „Alles flößt ein unnennbares Gefühl von Größe, Ehrfurcht „und Bewunderung ein.“

„Dieser Koloß war auf dicke Bohlen gelegt, die mit ei„ner Senkung von 6 Linien auf jeden Fuß bis in's Meer „giengen, und in deren parallelstehenden Fugen das Schiff hin„abgleiten sollte. Schon hatte man den Kiel des prächtigen „Gebäudes und die Fugen der Bohlen mit einer Lage Fett „und Talg belegt. Nur einige Keile und das Stoptau, das „an einem starken, tief in die Erde gerammelten Pfahl befe„stigt war, hielten es noch zurück. Das Signal ward ge„geben. Plötzlich wurden die Keile mit Schlägeln herausge„hoben, und die Stützen vorn und an den Seiten niederge„rissen. Ein Zimmermann tritt, das schwere Beil in der „Hand, an das Tau; noch ein Signal, und mit gewaltiger „Kraft ist es durchhauen.“

„Jezt rückt das Schiff; seine Rippen krachen, die Bohlen „darunter knacken und erhitzen sich durch die Reibung der „schweren Last, die sie jetzt allein tragen. Eine Menge Ar„beiter sind in größter Eile beschäfftigt, Wasser darüber zu „gießen.“

„Schneller und immer schneller stürzt der majestätische „Meerpallast nun den Wellen entgegen. Auf einmahl stürzt „er mit der Geschwindigkejt des Blitzes in die aufbrausende „Fluth, die rings umher sprüht und schäumet. In dem weißen „Schaume zieht er eine lange Furche. Tausend Stimmen fol- „gen dem sich in die Wogen stürzenden neuen Meergotte. „In eben dem Augenblicke begrüßt ihn der Donner der Ka- „nonen, und das Getöse hallt in hundertfaltigen Echoen von „den nahen und fernen Gestaden zurück.“

„Schon wiegt sich das erhabene Produkt der Menschen- „hände sanft auf den beruhigten Wellen. Matrosen durch- „schneiden in wiegenden Booten die wallende Ebene, und zie- „hen das Schiff in den Hafen, um es aufzutackeln. Der „Tag war ein Freudenfest für alle Seeleute.“ *)

Man hat zu Rochefort bey'm Ablaufen einer Fregatte folgende Beobachtungen gemacht. Sie war 150 Fuß lang, und ihr Gewicht betrug 660 Tonnen, oder 1,320,000 Pfunde. Der Ballast wog 40,000, und der Schlitten 60,000 Pfunde. Die Neigung des Leztern war 13 Linien, und die der Bettung zwischen dem Schiffe und dem Wasser, welche 18 Fuß lang war, 16 Linien auf jeden Fuß der Länge. In den ersten 8 Sekunden durchlief es nur 5 Zoll 5 Linien; in den 14 nächsten Sekunden 2 Fuß, 3 Zoll, 6 Linien; seine sehr langsame, doch ununterbrochene Bewegung nahm jezt merklich zu,

*) Gemählde von Kanstantinopel von Fr. Murhard. Penig und Leipzig 1804. 2ter Bd. S. 243. Ich nahm die Freyheit, das, was sich ausschließlich auf Konstantinopel bezog, wegzulassen, und den Styl ein wenig zu mäßigen.

und es durchlief in den folgenden 17 Sekunden einen Raum von 47 Fuß, 8 Zoll, 6 Linien, und in den lezten 7 Sekunden eine Länge von 100 Fuß.

Folgende Berechnungen mögen einen Begriff von der ungeheuern Menge Holz geben, die zum Bau eines Kriegsschiffes erfodert wird. Zu einem französischen Dreydeckschiffe von 116 Kanonen sind 124,886 Kubikfuß Eichenholz und 10,440 Kubikfuß Fichtenholz erfoderlich. Zu einem Zweydeckschiffe von 74 Kanonen sind 77,790 Kubikfuß Eichenholz, und 7835 Kubikfuß Fichtenholz nothwendig, und zwar bloß zum Schiffsgebäude, ohne die Masten, Raaen, Blöcken u. dgl. zu rechnen. Vorausgesetzt, daß die Hälfte des Holzes durch das Bezimmern abfällt, dagegen aber, daß ein Kubikfuß Holz mit dem dazu gebrauchten Eisen 70 Pfunde wiegt, so beträgt das Gewicht des Dreydeckschiffs 5 Millionen Pfunde, und das des Zweydeckschiffs über 3 Millionen Pfunde.

Zum Bau eines englischen Kriegsschiffes von 100 Kanonen gehören 1000 große Eichen; 200,000 Pfund Eisen; zu allen Segeln 6500 französische Ellen Segeltuch. Alles dazu gehörige Tauwerk wiegt ungetheert 164,260, und getheert 219,000 Pfund. Sollte ein Mann es allein bauen, so würde dazu eine Zeit von mehr als 380 Jahr erfodert; woraus sich das Verhältniß der Anzahl Arbeiter zu einer bestimmten Zeit berechnen läßt.

In England bringen 45 Zimmerleute ein Schiff von 74 Kanonen in einem Jahr zu Stande. Die Engländer übertreiben die Kosten, aber sie bauen geschwind. Die Holländer bauen wohlfeiler, aber eben diese Sparsamkeit ist Schuld,

daß so viele ihrer Schiffe untergehen. Ein gut gebautes Schiff dauert — wenn ihm kein außerordentlicher Schaden zustößt, — 45 bis 50 Jahre.

Der Bauanschlag, das ist, die Berechnung und Schätzung aller zum Bau der Schiffe erforderlichen Materialien, nämlich ihre Menge, ihr Ankauf und Transport, dann die Bezahlung der Arbeiter, und andere Auslagen, kann wegen der Verschiedenheit der Bauart, und vorzüglich wegen der in jedem Lande höhern oder niedrigern, und auch zu verschiedenen Zeiten sehr veränderlichen Preisen nicht allgemein bestimmt werden. Um jedoch darüber einige Auskunft zu geben, folgen die angegebenen Baukosten von englischen, französischen und schwedischen Schiffen von verschiedener Größe und zu verschiedenen Zeiten.

Ein im Jahr 1778 erbauetes Kriegsschiff von 80 Kanonen kostete mit Rundholz 60,800 Pf. St. Ein anderes von 74 Kanonen, womit im Jahr 1779 die ostindische Compagnie dem König ein Geschenk machte, kostete schon mehr, nämlich 62,900 Pf. St., woraus sich die immer steigenden Kosten abnehmen lassen. Bei andern Nationen steigen die Kosten nicht so hoch, wie aus nachstehenden Beyspielen zu ersehen ist.

Bauanschlag des 1755 gebaueten schwedischen Kriegsschiffes Louisa Ulrika von 70 Kanonen:

Schwedisches Eichenholz .	5261	schwed.	Kupferthlr.
Teutsches Eichenholz . . .	117982	—	—
Teutsche eichene Planken . .	34191	—	—
Tannenholz und Bretter . . .	8941	—	—
Verschiedene Nägel	4679	—	—
	171054	schwed.	Kupferthlr.

	Transport	171054	schwed.	Kupferthlr.
Allerhand Architektur		6421	—	—
Bildhauer-Arbeit		9301	—	—
Schmiedearbeit		12320	—	—
Kleine Kosten		3319	—	—
Tagelohn		70119	—	—
		272534	schwed.	Kupferthlr.
Tauwerk	30039		—	—
Vorräthiges Tauwerk	3102		—	—
Anker	6565		—	—
Segel	17970		—	—
Schluppen und Boote	1550		—	—
Affüten und Zubehör	6280		—	—
Anderes Geräthe zum Geschütz	2508		—	—
Ersatz des täglichen Abgangs	1270	69284	—	—
		341818	schwed.	Kupferthlr.

Bauanschlag eines franz. Kriegsschiffes von 50 Kanonen:

Burgundisches Eichenholz	13072 Liv.	- S.	9 D.
Provenzalisches Eichenholz	16564	-	6
Bordplanken	16290	-	9
Bretter	3436	3	-
Anderes Holz	10748	12	4
Eisenwerk und Nägel	21585	3	6
Andre Kaufmannswaaren	3591	8	-
Küchen und Oefen	780	15	10
Glaser und Schlosser	900	-	-
Tagelohn	34010	-	-
Baukosten	120978 Liv.	4 S.	8 D.

Transport 120978 L. 4 S. 8 D.

Ausrüstung:

	Liv.	S.	D.	
Masten	2264	17	8	
Segel und Zubehör . .	5821	18	8	
Masten und Segel zum Vorrath	1327	14	•	
Blockwerk	2212	11	•	
Kloben, Blöckse u. s. w. zum Vorrath	435	•	•	
Tackelwerk	5479	•	•	
Neues Tackelwerk zum Vorrath	1639	8	•	
Kabel und Dünntaue .	10829	12	•	
Anker und Zubehör . .	4227	10	•	
Geräthe zu den Pumpen	70	3	2	
Geräthe im Raum . .	1353	•	7	
Küchengeräthe	197	12	4	
Arzneykiste	934	7	2	
Schiffers Werkzeug . .	718	16	4	
Steuermanns Werkzeug .	2580	13	•	
Zimmermanns Werkzeug	763	11	7	
Nägelwerk	104	8	6	
Konstabels Werkzeug .	106058	6	6	
Gewehre	2406	14	5	
Büchsenschmidskasten . .	30	9	9	
Auszierung der Kapelle .	300	•	•	
Schluppen und Boote .	632	2	8	150387 L. 7 S. 4 D.

französische L. 271365 12 S.

Zwey Fregatten von 32 Kanonen, welche in den Jahren 1777 und 1778 in Frankreich gebauet wurden, kosteten, mit Inbegriff des Rundholzes, erstere 166,032 Livres, und die andere 170,924 Livres. Welch ungeheurer Verlust entsteht daher aus Seeschlachten, wie die bey Abukir am 1sten und 2ten August 1798, und bey Kap Trafalgar am 21sten Oct. 1805, wo Nelson als Held focht und als Sieger starb.

Ungeheuer ist das Gewicht eines Kriegsschiffs sammt seiner Zu- und Ausrüstung und Bemannung. Folgendes ist eine Berechnung desselben. Die mit einem * bezeichneten Gegenstände sind blos annähernd, die unbezeichneten aber genau berechnet.

* Ein Schiff von 74 Kanonen wiegt .	3,000,000	Pfunde.
* Rundholz	80,000	—
* Segel	5,600	—
* Tau und Takelwerk	200,000	—
6 Anker	20,000	—
Ankertaue	40,000	—
Kanonen	299,500	—
Lafetten	53,500	—
* 300 Kugeln auf jede Kanone . . .	381,600	—
* 650 Mann durch die Bank jeden zu 125	81,250	—
* Mundbedürfnisse auf 6 Monate, auf jeden Kopf 5 Pfund täglich	591,5000	—
Pulver zum Geschütz und Feuerwerk .	300,000	—
Kugeln zu den Büchsen, Gewehren, Pistolen	5,000	—
* Ballast	151,050	—
* Totalgewicht	5,200,000	Pfunde.

Drittes Hauptstück.

Das Schiffsgebäude.

Un compas à la main, l'immortelle Uranie
Preside à ces travaux, conçus par son génie;
Change la poupe informe en un chateau léger;
Accoutume Thetis à ce luxe étranger.
Les vaisseaux, à sa voix, s'élancent; et la Meuse
Blanchit ses flots d'azur sous leur Course écumeuse.

La Navigation. Poéme.

Erster Abschnitt.

Vorläufige Bemerkungen.

Es dürfte wohl nicht leicht seyn, einen schönern und erhabenern, durch das Genie der Menschen, hervorgebrachten Gegenstand zu erblicken, als ein völlig ausgerüstetes Kriegsschiff. Allein bey dem Unkundigen erregt dieser Anblick ein unerklärbares Erstaunen. Die zahllosscheinende Menge von Tauen, die in allen Richtungen kreuzweise unter und durcheinander laufen, und sich zu verwirren scheinen, stellen ihm ein Chaos dar, in welchem sich sein Geist, wie in einem Labyrinth verirrt, und aus dem er sich nicht, ohne sachkundige

Leitung heraus zu finden vermag. Dennoch herrscht überall die größtmögliche Ordnung, das schönste Verhältniß. Alles ist höchst einfach und zweckmäßig, alles ist nothwendig, nichts überflüßig, nichts fehlt. Jedes einzelne noch so unbedeutend scheinende Stück hat seinen genau bestimmten Nutzen, Zweck und Platz. Bey der schwärzesten Nacht, kann man mit Zuverläßigkeit die Hand darauf legen, ohne einen Misgriff zu befürchten, woraus nicht selten Gefahr entstehen könnte. Wenn ein Sturm droht, wird noch alles mit kluger Vorsicht nachgesehen und fest gemacht, um jeder Verwirrung vorzubeugen, und wenn während demselben, oder in einem Gefechte, einzelne Theile in Unordnung gerathen, oder unbrauchbar werden, so sind gleich Leute bey der Hand, welche dazu bestellt sind, auf gewisse ihnen angewiesene Theile, Aufsicht zu halten, und sogleich alles zu entwirren oder herzustellen.

Um nun in der Darstellung, wo möglich, eine ähnliche Ordnung zu beobachten, und bemerkbar zu machen, wird es am besten seyn, das Schiff nach seinen verschiedenen Abtheilungen zu betrachten, um solche nicht mit einander zu vermengen. Daher folgt zuerst das Schiffsgebäude nach seiner innern und äußern Einrichtung und Ansicht, dann die Zurüstung und auf diese die Ausrüstung, welche dann von selbst auf die Bemannung und ihren Dienst leitet. Ein Schiff von 74 Kanonen hat nicht nur an und für sich selbst viele Vorzüge, sondern es scheint sich auch vor andern, am besten, dazu zu eignen, einen Begriff von den innern Einrichtungen eines Schiffs zu geben; denn da es nur zwey Decke hat, so ist es eben so leicht, von ihm auf ein Dreydeckschiff, als auf eine Fregatte zu schließen; hingegen würde es höchst unbequem und für viele

unmöglich seyn, sich nach jenem, einen Begriff von dieser zu machen. *)

Um der Erklärung die größte Deutlichkeit zu geben, sind nicht nur senkrechte, und horizontale Durchschnitte, sondern auch noch andere Zeichnungen beygefügt, wovon jene das Innere, diese das Aeussere anschaulich machen, zu deren besseren Verständlichkeit, noch folgende vorläufige Bemerkungen dienen.

Die Menge der auf einem Schiffe befindlichen Gegenstände, ist so groß, und ein Theil derselben so unscheinbar, und für den Nichtseefahrer so unbedeutend, und dabey ihre Benennung, so fremdartig und sonderbar, daß wenn man sie gewissenhaft alle anführen wollte, solches sehr leicht Verwirrung verursachen, und den Leser ermüden würde: ich be-

---

*) Die Behauptung, daß ein Schiff von 74 Kanonen vor andern Vorzüge habe, dürfte leicht zu beweisen seyn, da es der schlanken Gestalt der Fregatten am nächsten kömmt, und damit das Schnellsegeln sowohl, als die Menge und Schwere des Geschützes großer Schiffe vereiniget. Zweydeckschiffe von 80 und mehr Kanonen, verlieren schon an der Leichtigkeit, und kleinere Zweydecker, werden bey ungefähr gleicher Höhe, schon kürzer als die 74, und verlieren dadurch an der Wirkung des Windes, folglich an der Schnelligkeit. Die wiederhohlten Aeußerungen Herrn Rödings, dessen ausgebreitete Belesenheit von hoher Wichtigkeit ist, stimmen damit überein. Uebrigens stellt die von ihm entlehnte Abbildung Figur 16, und der größte Theil von englischen, französischen und holländischen Zeichnungen von Kriegsschiffen, die ich besitze, Schiffe von 74 Kanonen vor, was gewissermaßen, noch als verstärkender Beweis angesehen werden kann.

schränke mich daher auf diejenigen Theile, die entweder durch ihre auffallende Gestalt und Größe, oder durch die Stelle, wo sie sich befinden, das Auge vorzüglich auf sich ziehen, oder die durch ihre öftere Erwähnung, in Schriften und Zeitungen, wo von diesen und verwandten Gegenständen die Rede ist, oder endlich durch ihre eigenthümliche Wichtigkeit eine nähere Erläuterung verdienen, und werde daher nur diese erklären, ihren Nahmen, ihren Zweck, und die größtentheils höchst sinnreichen Verhältnisse, zwischen denselben angeben, die übrigen hingegen, die zwar zum Theil nicht weniger wichtig und unentbehrlich, aber wenig bemerkbar und für den Leser von keinem, oder doch nur sehr geringem Interesse sind, unberührt lassen.

Wenn man der Länge nach, durch die Mitte des Schiffs eine Linie zieht, so heißt diejenige Seite, welche dem, der nach dem Vordertheil sieht, rechts ist: Steuerbord; die andere hingegen wird Baksbordseite genannt. Nach diesen zwo Benennungen, wird alles, was auf beyden Seiten gleich — doch im umgekehrten Verhältniß, wie die rechte und linke Hand, — eingerichtet und benannt ist, von einander unterschieden.

Bey dem nachstehenden Schiffe von 74 Kanonen, welches nach holländischer, als der mir bestbekannten Art eingerichtet ist, sind folgende Dimensionen angenommen. Der Kiel ist 140 Fuß lang, und ist ausschließlich der Maasstab, jedesmahl da der Länge des Schiffs gedacht wird. Das erste Deck ist 170 Fuß lang, indem wie schon oben bemerkt, der Vorsteven sich vorwärts der Hintersteven sich rückwärts neigt; diese Länge dient aber niemahls zum Maasstabe. Die größte Breite des Schiffs,

nämlich die Länge des größten oder mittelsten Deckbalkens des ersten Decks, beträgt 44 Fuß, was jedoch ein schmales Schiff voraussezt. Dieser Deckbalken wird auch — und zwar ausschließlich — der Segelbalken genannt, und dient allemahl zum Maaßstabe der Schiffsbreite oder Weite, welches einerley ist. Von der untern Fläche des Segelbalkens, bis auf die obere oder innere Fläche des Kiels wird das Hohl, oder die Tiefe des Schiffs gemessen, welche hier 20 Fuß beträgt. Die Höhe des Schiffs, welche wohl von der Tiefe unterschieden, und nicht damit verwechselt werden muß, wird in der Mitte der Schiffslänge, vom obersten Rande des Bords, — welcher auch das Flachbord oder Schanddeck, und dessen Verzierung durch Gesimse, Leisten und Schnörkel, das Raaholz genannt wird, — bis an die untere oder äußere Fläche des Kiels gemessen, und beläuft sich auf 42 Fuß, diese, den mehresten der nachfolgenden Berechnungen der Verhältnisse des größten Theils, der Zurüstung zur Grundlage dienenden Dimensionen, sind wohl im Gedächtnisse zu behalten.

Zweyter Abschnitt.

Das Innere des Schiffgebäudes.

Das Schiffsgebäude ist in jeder Rücksicht der vorzüglichste Theil des Ganzen. Die Erklärung fängt daher mit Recht dabey an. Der so prachtvoll verzierte Hintertheil, wo die Nationalflagge herab wallt, wo die Kajüte, die andern Zimmer, und das Halbdeck befindlich sind, die dem Admiral, dem

Kapitain, und den übrigen Offizieren zur Wohnung und zum Aufenthalt dienen, behauptet den Vorrang vor dem Vordertheile, ungefähr so wie die Zimmer der Herrschaft, von denen der übrigen Hausgenossen. Aus diesem Grunde werden wir jedes Deck von hinten nach vorn durchgehn, und die benennungswürdigsten Gegenstände, so wie sich dieselben auf einanderfolgend, dem Auge darbieten, betrachten. Obgleich man von oben herab, in das Innere des Schiffs steigt, so ist es doch besser, zuerst den untersten Schiffsraum zu besehen, um recht bald dieser dunkeln Abtheilung zu entsteigen, was dann von selbst zu der Betrachtung der äußern Theile und von diesen zu der Zurüstung führt.

Nicht nur auf den Schiffen verschiedener Nationen, sondern selbst auf denen, die zu der Flotte des nähmlichen Staats gehören, herrscht in der innern Eintheilung, vorzüglich in der Anordnung der Wohnzimmer, viele Willkürlichkeit. Auch in Rücksicht der Pulverkammer, des Kabelraums, und anderer Vorrathskammern, ist man nicht einig. Wenn jedoch eine Einrichtung sich vortheilhaft empfiehlt, so wird sie mehr oder weniger allgemein nachgeahmt, und als Richtschnur befolgt. In den beygefügten Durchschnitten, Figuren 12, 13, 14 und 15 bezeichnen die gleichen Ziffern und Lettern, auch die nähmlichen Gegenstände.

A. Unterster Schiffsraum.

1) Der Kiel ist zwar ein mehr äußerer als innerer, doch im beygefügten Durchschnitte, sichtbarer Theil des Schiffs. Er ist wie gesagt 140 Fuß lang, und besteht aus mehrern Stücken. Die Länge eines jeden Kielstücks, beträgt viermahl die Dicke des Kiels. Diese Dicke oder Breite ist 10 Striche

8 Punkte, für jeden Zoll seiner Höhe, und diese beträgt 1 Strich 6 Punkte, für jeden Fuß der Länge. Die Kielstücke müssen deswegen höher als breit seyn, weil sie nach der Höhe, auf halbes Holz eingeschnitten, und in einander gefugt werden.

2) Der Kolsem, das Kielschwein oder Saatholz, besteht wie der Kiel aus mehrern zusammengefügten Stücken, hat dieselbe Länge, liegt gleichlaufend auf demselben, und giebt dem Gebäude eine außerordentliche Festigkeit. Er hat ungefähr 2 Zoll tiefe Einschnitte, in welche die Bauch- und Piekstücke nach ihrer Dicke einfugen, und wird mit diesen durch eben dieselben sehr starken Bolzen verbunden, durch welche sie zugleich an den Kiel befestigt sind. Die Räume zwischen dem Kiel und Saatholz, welche von einer Rippe zur andern leer bleiben, werden mit Holzstücken ausgefüllt, und auf Lezterm, der große und der Fokmast, in den Mastspuren, zuweilen auch die Beting und die Spille, auf dem Kolsem befestigt.

3) Die Piek ist ein Raum ganz zu unterst im Hintertheil des Schiffs, wo der Konstabel seine Vorräthe an Laveten, Rädern, Richtkeilen, Blöcken, und dergleichen aufbewahrt.

4) Brodkammern. Es sind deren drey. Eine vorn an der Piek, welche wie diese, die ganze Breite des Schiffs einnimmt; die zwey andern, an beiden Seiten desselben, sind durch einen Gang getrennt, der in jene führt. Alle drey sind mit Blech ausgeschlagen, damit der Zwieback sich länger gut erhalte.

5) Pulverkammer. In dieser sind die Pulverfäßchen aufgeschichtet, und mit Latten befestigt; in die Zwischen-

räume wird Brennholz gesteckt, sowohl um der Aufschichtung mehr Festigkeit zu geben, als auch um Raum zu gewinnen. Hier sind ferner große Kisten, in welchen die gefüllten Patronen aufbewahrt werden.

6) Laterne. Sie erleuchtet die Pulverkammer, wenn darin gearbeitet wird, und steht, der Sicherheit wegen, in einem mit Bley ausgefütterten, und mit Wasser gefüllten Becken. Die Scheiben sind nicht von Glas, sondern von Horn, und sowohl in- als auswendig mit einem Geflechte oder Gitter von Messingdrath verwahrt, so wie auch die Oeffnung in der vordern Wand, wo sie steht, so daß das Licht von außen angesteckt und unterhalten werden muß.

7) Hinter-Raum. Ueber den Ballast, der zwischen den Bauchstücken und innern Seitenbalken liegt, sind Dielen gelegt, die zwar genau passen, doch aber nicht befestigt sind, um solche nöthigenfalls wegnehmen zu können. Hier sind die Fässer mit Bier, Speck und andern Lebensmitteln aufgeschichtet und die Zwischenräume ebenfalls mit Brennholz ausgefüllt.

8) Weinkeller. Er liegt an Bakbordsseite und dient blos dazu, den Wein des Kapitäns aufzubewahren, denn der Wein ist in Holland und England viel zu theuer, als daß er als Bedürfniß des Schiffsvolk angesehen und dafür ein eigener Keller eingerichtet würde.

9) Käsekammer.*) Sie liegt an Steuerbordsseite, durch einen Gang von jenem getrennt, ist von gleichem Umfange, und rund herum und übereinander mit Brettern

*) 8 und 9 können im Durchschnitt Figur 13 nicht bemerkt werden, wohl aber im Profil Figur 12.

versehen, auf welchen die Käse gereihet sind. Diese Kammer und jener Keller liegen über dem hintern Raume, und nehmen von der Decke herab nur die halbe Höhe desselben ein.

10) Wallgänge. Ueberhaupt heißen so die Gänge, welche zwischen den Abtheilungen eines Schiffs zur Kommunikazion dienen. Diese hier laufen zwischen dem Keller —8— und der Käsekammer —9—, auch zwischen diesen und beiden Schiffsborden fort. Im Mittlern ist eine Luke, um in die Pulverkammer —5— hinabzusteigen. In den Kisten, welche an Steuerbordsseite des Mittelgangs und im Seitengange gegen Steuerbord stehen, hebt der Proviantmeister — Bottelier genannt — Stockfische und andere Lebensmittel auf. In den Kisten, welche an Bakbordsseite sowohl im Mittel- als Seitengange sich befinden, bewahrt der Schiffszimmermann seine Vorräthe und Werkzeuge.

11) Bottlerey. Ueberhaupt der Raum, wo der Bottelier die Lebensmittel aufhebt; insbesondere aber zwey große Speisekisten, die rückwärts an den Keller —8— und an die Käsekammer —9— hingestellt sind, und Erbsen, Reis, Gerste und dergleichen enthalten.

12) Krahnkasten. Ein Schrank am Eingange des Wallgangs am Steuerbord, in welchem ein Hahn befindlich ist, um frisches Wasser in's Schiff fließen zu lassen, nachdem das verdorbene herausgepumpt worden, weil es besser ist, daß der im Wasser liegende Theil des Schiffs auch von Innen beständig bis auf einen gewißen Grad mit Wasser angefüllt sey.

13) Pumpensood. Der niedrigste Ort im Schiff, wo alles durch die Ritzen oder sonst eingedrungene, und durch den Hahn eingelassene Wasser sich sammelt. Um denselben geht ein viereckigter Verschlag von Planken, welcher den Fuß des großen Mastes und die Röhren der Pumpen einschließt, und bis zur Höhe des Raumes geht, damit weder der Ballast, noch die daselbst befindlichen Fässer die Pumpen beschädigen können.

14) Kugelbaken. Behälter, welche vor und hinter dem Pumpensood —13— sich befinden; jeder ist in zwey Fächer getheilt, welche mit Kanonenkugeln von verschiedenem Kaliber angefüllt sind.

15) Kabelraum. Zwey Räume zu beiden Seiten des Pumpsoods —13—, in welchem die Ankertaue liegen; nähmlich an Steuerbordsseite die Taue für den Pflicht- und den Teyanker, und an Bakbordsseite die Taue für den Tags- und den Buganker. Der Fußboden ist nicht dicht, sondern besteht in einem Rosterwerk, damit das Wasser von den nassen Tauen abtriefen könne. Wegen des außerordentlichen Gewichts der Ankertaue hat man den Kabelraum, der sich sonst im Vordertheil des Schiffs befand, der Mitte desselben näher gebracht und hieher verlegt.

16) Großer Raum. Der Ballast ist hier ebenfalls mit unbefestigten Dielen belegt, welches die Kuhbrücke heißt.*)

*) Sonst aber ist auch die Kuhbrücke ein leichtes, doch festes Deck, das entweder ganz oder zum Theil die ganze Länge und Breite des Schiffs einnimmt und weit höher liegt als die obenbemerkte Kuhbrücke, wie auf der beygefügten Zeichnung Figur 11 zu sehen ist.

Auf dieser ruht eine Lage von ganzen, nähmlich den größten Wasserfässern; auf diesen liegen die halben, auf denen Bierfässer, und endlich auf den letztern noch eine Lage von Fässern liegen, die andere Lebensmittel enthalten. Ferner wird hier der Vorrath von größerem Zimmerholz aufbewahrt. In der Mitte bleibt ein freyer Platz, wo des Schiffers Hütte steht. Die des Bootsmannes ist gegen Steuerbord, und die des Schiemanns gegen Bakbord, in welchen auch ihre Gehülfen wohnen, welche aber auf der Fig. 13 nicht bemerkt sind. Wenn das Schiff zu einem Gefechte in Bereitschaft gesetzt wird, so werden alle Kisten des Schiffsvolks hieher gebracht, und an der einen Seite dieses Raums so gereihet und eingerichtet, um die Verwundeten darauf bequem legen und verbinden zu können. Die Arzneikiste kömmt gegen die Speisekisten —17— zu stehen.

17) Vordere Speisekasten. Der Vordertheil des Schiffs hat größtentheils so viel möglich die gleiche Einrichtung wie der Hintertheil. Dieß ist auch der Fall mit diesen Speisekasten, die denen —11— ähnlich und an die Segelkammern angelehnt sind.

18) Segelkammern. Hier sind die Vorrathssegel sorgfältig geordnet; was zusammengehört, ist beysammen an seinem Orte. Auch werden im Winter, oder sonst bey langdauerndem Regenwetter, oder wenn man Willens ist, lange nicht zu segeln, auch die Gebrauchsegel hier aufbewahrt.

19) Wallgänge. Diese laufen zwischen beiden Segelkammern —18— und zwischen diesen und beiden Schiffsborden hier. Im Mittlern sind Planken, Gestelle und

Nägel angebracht, auf denen hölzerne Futterale zu Kartuschen gereihet, oder an denen Pulverhörner aufgehängt sind. Hier ist auch ein Schrank befindlich, der den Kerzenvorrath enthält, und am Boden ist die Luke zur Vorpulverkammer —21— und noch eine kleinere zur Laterne. Im Gange an Steuerbordsseite hat der Schiffer eine Niederlage seiner Geräthe; in dem an Bakbord liegen Netze und allerley andere Schiffsgeräthe.

20) Krahnkasten. Dem Vorigen —12— ähnlich, ist dieser gleichfalls am Eingange zum Wallgang am Steuerbord befindlich.

21) Vorpulverkammer. Sie ist ganz wie die Hintere eingerichtet. Auf Schiffen von 60 und wenigern Kanonen ist nur eine Pulverkammer, größtentheils nur Leztere, doch auch zuweilen die Vordere.

22) Die Hölle. Wegen ihrer abschreckenden Dunkelheit hat sie diesen Nahmen. Sie liegt zuvorderst im untersten Schiffsraum, und dient zum Behälter von Blöcken, Scheiben, Tauwerk u. dgl.

B. Erstes Deck oder Zwischendeck. Fig. 12 und 14.

Unter der Benennung Deck oder Verdeck versteht man den Boden eines Schiffs. Kriegsschiffe von 90 und mehr Kanonen haben drey Decke, außer der Kuhbrücke, dem Halbdeck, Back und Hütte. Schiffe von 50 und 80 Kanonen haben außer diesen nur zwey, und Fregatten und kleinere Schiffe nur ein Kanonendeck; leztere beiden auch keine Hütte. Ein Dreydeckschiff hat zwey Zwischendecke, kleinere aber nur eines. Es ist einleuchtend, daß

die nöthigen Gegenstände, die auf jenem auf beiden Zwischendecken vertheilt, auf diesen auf einem zusammengedrängt sind. Das erste Deck ist das stärkste, nach der Form des Schiffs das breiteste von allen, und 170 Fuß lang. Das erste, was man auf demselben im Hintertheil des Schiffs findet, ist die

23) Konstabelskammer. Sie reicht vom Hintertheil des Schiffs, wo die Pforten der beiden Hinterstücke befindlich sind, bis beynahe an den Besanmast; auf jeder Seite sind 2 bis 3 Stückpforten. Sie hat ihren Nahmen vom ersten Konstabel, der gewöhnlich hier wohnt; doch haben auf holländischen Kriegsschiffen die Adelbursche, die Sekretarien, die Wundärzte, der Schiffsgeistliche und noch andere hier ihren Wohnplatz. Sie ist, wie alle Abtheilungen des Zwischendecks, durch ein mit Oehlfarbe bemahltes, und oben an der Decke und am Fußboden mit Bindfaden an Latten befestigtes Segeltuch, das bey einem Gefechte weggenommen wird, von dem übrigen Raume abgesondert. In dieser Kammer ist noch folgendes zu bemerken.

24) Die Ruderpinne. So heißt der Arm des Steuerruders. Er kömmt oben an der Decke, von Außen durch eine Oeffnung — das Hennegat — in's Schiff. Seine Länge beträgt ⅚ der Schiffsbreite. Am Vorende sind an jeder Seite desselben die beiden Enden eines ungetheerten Seils, — das Steuerreep genannt — befestigt; dieses läuft gegen beide Borde und durch daselbst befestigte Blöcke, und von da wieder zurück in die Mitte des Schiffs durch kleine Oeffnun-

gen und durch alle Decke bis auf's Halbdeck, um die Achse des Steuerrades, wo die Mitte der Länge des Steuerreeps befestigt ist. *)

25) Luke zur Piek. Luken sind vierekigte Oeffnungen in den Deken, welche längs der Mitte angebracht sind, um durch dieselben auf- oder abzusteigen. Sie ist auch in der Konstabelskammer, so daß der Konstabel, der daselbst seine Vorräthe aufhebt, alles nahe bey der Hand hat.

26) Luke zu den Brodkammern. — 4 —

27) Luke zum Wallgange 10. Da wie oben — 19 — bemerkt, im Mittlern die Luke zur Pulverkammer — 5 — befindlich ist, so ist der Deckel — in dessen Mitte eine kleinere Oeffnung befindlich ist, damit ein Mann ohne die Luke ganz zu öffnen, hinabsteigen könne, — mit zweyen in der Mitte übereinander liegenden bleyernen Platten bedeckt, über welche zu mehrerer Sicherheit, noch ein starkes eisernes Band geht, das mit einem Hängschloße verwahrt ist. Das Nachfolgende ist außer der Konstabelskammer. **)

28) Luke zur Bottlerey. Sie führt auch zum Keller — 8 — zur Käsekammer — 9 — und zur Laterne — 6 —

---

*) Das Wort Reep ist im Niedersächsischen der allgemeine Nahme für ein Seil, bedeutet aber nur ein dünnes Tau; Tau ist ein holländisches Wort, das auch Seil, aber gewöhnlich ein dickeres bedeutet.

**) Auf Fregatten sind die Hütten, in denen die Offiziere wohnen, nicht oben, sondern Zwischendecks, unmittelbar vor der Konstabelskammer, an jedem Borde zwey. Sie sind hier mit punktirten Linien angedeutet.

29) Die Spille oder Schiffswinde; sie geht auf das Saadholz herab, in welchem der untere Zapfen dreht. Sie wird durch das Schiffsvolk, vermittelst der Spillbäume herumbewegt, welche beym Gebrauche, in eigends dazu in der Spille, eingerichtete Löcher gesteckt werden, sonst aber auf Trägern, gleich über der Winde, zwischen den Deckbalken liegen.

30) Luke um in den hintern Raum — 7 — und zum hintern Kugelbak — 14 — und in den Kabelraum — 15 — hinabzusteigen. An beyden Seiten der Luke stehen zwey starke Rollen, über welche der Kabelring läuft, wenn Anker gelichtet werden.

31) Die Pumpe. Eine auf Schiffen unentbehrliche Maschine, um das Wasser aus dem Raum zu schaffen. Von beiden Seiten derselben läuft gegen jedes Bord eine mit einer einpassenden Planke bedeckte Rinne a, in denen Schläuche liegen, durch welche das heraufgepumpte Wasser aus dem Schiffe geleitet wird. Auf großen Schiffen hat man gewöhnlich zweyerley Pumpen. Die Kettenpumpe, welche aus Brettern oder Gliedern zusammengesetzt ist, die genau in die Pumpröhren passen; die Enden sind, wie die übrigen Glieder, zusammengefügt, so daß die Kette ohne Ende ist, durch zwey Röhren, und über die beiden oben und unten befindliche Sternräder läuft, durch deren Umdrehung die Pumpe in Bewegung gesetzt wird, und eine weit größere Menge Wasser aushebt, aber zerbrechlicher ist, als die folgende Pumpe. Diese ist eine gewöhnliche Saugpumpe, deren Wirkung so stark ist, daß das Werg aus den Fugen gezogen,

und das Schiff dadurch lek werden kann, deswegen eine Bekleidung von Holz auf die Stelle des Pumpsoods, wo das Saugrohr steht, gelegt wird.

32) Große Luke. Sie führt in den großen Raum —16— und dient vorzüglich dazu, die daselbst aufzuhebenden großen oder schweren Gegenstände, als Fässer u. dgl. durchzulassen.

33) Die Werkstätte des Schmids. Sie ist jedoch öfter oben bey den Kombusen 52.

34) Die Vorspille oder vordere Schiffswinde. Sie ist nur einfach, sonst aber wie die Hintere —29— eingerichtet, und dient dazu, die Wirkung derselben zu verstärken, oder auch die Arbeiten im vordern Theile des Schiffs zu befördern.

35) Vorluke. Sie führt in den vordern Theil des großen Raums —16— und in die Segelkammern —18— zu den vordern Speisekasten —17—. An Bakbordsseite liegt gewöhnlich der Nothanker, dessen einer Arm sich in die Oeffnung der Luke senkt.

36) Die Beting ist ein starkes Balkwerk, das aus zwey ungefähr 4 Fuß hohen, aufrechtstehenden Pfosten besteht, welche durch das Deck und die Kuhbrücke auf das Kielschwein hinabgehen und daselbst befestigt, hier aber durch einen starken Querbalken verbunden sind. Die Taue der im Meeresgrunde haftenden Anker werden um die Beting gelegt und festgemacht.

37) Luke zu den vordern Wallgängen —10—. Da sie mit derjenigen zu der vordern Pulverkammer —21— in Verbindung steht, so ist sie wie die Luke —27—

mit Bley bedeckt, und mit einem Hängschloße verwahrt.

38) Luke zur Hölle.

39) Wasserbak. Ein mit Planken eingefaßter und dichtkalfateter Platz hinter den Klüsen, in welchen das bey'm Ankerlichten einfließende Wasser abtrieft, und durch Oeffnungen wieder aus dem Schiff fließt. Da das Schiffsbord hier von beiden Seiten sich gegen den Vorsteven biegt, so wird diese Biegung selbst, und diese Gegend überhaupt der Bug genannt. Vom Wasserbak bis an die große Luke sind am Fußboden starke eiserne Ringe, um die Ankertaue festzubinden. Hier stehen auch zwey starke Rollen, über welche wie bey —30— der Kabelring läuft.

40) Klüsen oder Kabellöcher. Auf jeder Seite des Vorstevens sind im Buge 2 runde Löcher nebeneinander, durch welche die Ankertaue laufen, woran die im Grunde des Meeres haftenden Anker festgebunden sind; sie sind mit Bley ausgefüttert. Von der Konstabelskammer bis zum großen Mast wohnen an beiden Borden die Soldaten*), und von letzterm bis in den Bug die Matrosen. Zwischen den Stüken sind ihre Kisten geordnet. Zwischen den Deckbalken, Balkwegern und Stükpforten, und über den letztern sind Latten und Träger angebracht, um diese Plätze zu benutzen, und Wischer, Ansetzer und andere Dinge, um auf die untersten auch Kanonenkugeln zu legen.

---

*) Auf Fregatten fängt der Wohnplatz der Soldaten nicht unmittelbar vor der Konstabelskammer, sondern vor den Hütten der Offiziere an.

C. Oberdeck. Figur 12 und 15.

Obschon über demselben noch das Halbdeck, die Hütte und der Bak befindlich sind, so hat und verdient dieses Deck doch die Benennung Oberdek, da es die ganze Schiffslänge, jene aber nur einen Theil desselben bedecken. Der unbedeckte Theil des Oberdecks zwischen dem Halbdeck und Bak wird der Kühl*) genannt, und dient sowohl dem wachhabenden, als auch dem unbeschäftigten Theil der Schiffsmannschaft zum Aufenthalt.

41) Kajüte. Das Wohnzimmer des Admirals oder Schiffskommandanten. Sie nimmt die ganze Breite im hintersten Raum des Oberdecks ein, erhält ihr Licht durch mehrere Glasfenster, die im Spiegel angebracht sind, und sich auf- und niederschieben lassen, und ist gewöhnlich kostbar möblirt und verziert. An jeder Seite nächst den Fenstern geht eine Thüre durch das Schiffsbord in die Seitengallerien, die außer dem Bord angebracht, und ebenfalls durch Fenster erleuchtet sind. Die eine dient zum Abtritte, die andere sonst zur Bequemlichkeit. Zu hinterst in der Mitte des Fußbodens ist eine kleine Luke, die blos dazu dient, das Einsetzen und Ausheben des Steuerruders zu bewerkstelligen. Die Wand, welche die Kajüte vom davorliegenden Raum absondert, ist von bemahltem Segeltuch, und wird weggenommen, wenn das Schiff zum Gefecht in Bereitschaft gesetzt wird. Da der höchste Offizier des Schiffs die Aus-

*) Das holländische Wort Kuyl ist sehr unrichtig durch Kühl übersetzt, es bedeutet eine Grube oder Höhle.

wahl seines Wohnplatzes hat, so ziehen viele die obere Kajüte vor. In diesem Falle, und wenn nicht ein Admiral und ein Kapitän, oder zwey Kapitäns an Bord dienen, sind hier auf beiden Seiten die Offiziershütten eingerichtet, von welchen die hintersten den Vortheil der Seitengallerien und die Beleuchtung durch eines der hintern Fenster haben. Der Mittelraum, der Schiffslänge nach, dient den Offizieren zum gemeinschaftlichen Zimmer.

42) Ist ein abgesondertes Schlafzimmer des Kapitäns, welches eigentlich in den Raum der Kirche hinausgeht und zur Zeit eines Gefechts ebenfalls weggenommen werden kann.

43) Kirche. Dieser Raum hat davon den Nahmen, daß hier der Gottesdienst gehalten wird, sonst aber ist nicht die geringste kirchliche Spur bemerkbar; sie hat vielmehr das Ansehen eines Arsenals, denn sie ist mit Gewehren, Pistolen, Säbeln, Enterbeilen u. dergl. Waffen symetrisch ausgeschmückt; auch stehen mehrere Kanonen darinn; sie dient gewöhnlich den Offizieren zum Speisezimmer, und ist ebenfalls durch eine Segeltuchwand vom übrigen Oberdeck getrennt. Die Thüren zu den Kajüten, Hütten, Kirche u. s. w. sind gleichfalls von auf leichte Rahmen genageltem Segeltuch.

44) Luke zum Zwischendeck, welche gewöhnlich geschlossen, und nur bei einem Gefechte geöffnet wird, um auf kürzerm Wege hinabzukommen. Da das Halbdeck einige Fuß vor die Segelwand der Kirche vorschießt, so werden unter dieses Vordach Kisten mit Gewehren und andern Waffen hingestellt.

45) Oberspille oder Winde. Sie steht mit der Spille —29— auf einer gemeinschaftlichen Welle, und dient dazu, die Kraft derselben zu verstärken.

46) Die Treppe, um auf's Halbdeck zu steigen.

47) Luke, um in's Zwischendeck hinabzusteigen.

48) Knecht. Ein Gerüste, das aus 2 Ständern und einem Querbalken besteht, in Form eines Galgens. An die Ständer, welche mit Einschnitten und Scheiben versehen sind, werden verschiedene Taue, vorzüglich des großen Masts, festgemacht. Auf dem Querbalken, der mit dem Bak gleiche Höhe hat, liegt vorräthiges Rundholz, und dazwischen in der Mitte die große Schluppe. Quer unter dieses Rundholz sind leichte Balken mit Seilen festgebunden, deren anderes Ende an jeder Seite auf den Laufplanken ruht: die übrigen Schluppen werden auf dieselben gelegt.

49) Luke zum großen Raum —16—, durch welche alles, was in denselben gebracht werden muß, an dem darüber hängenden großen Takel hinabgelassen wird.

50) Luke mit zwey Treppen, die in's Zwischendeck hinabführen.

51) Vorluke, welche auf die untere Vorluke —35— im Zwischendeck trifft, um durch beide hinab in den vordern Theil des großen Raums —16— zu gelangen.

52) Die Kombuse. So heißt die Küche, wo die Speisen für's Schiffsvolk zubereitet werden. Sie steht unter dem Bak, und ist eine bewegliche, ganz eiserne, oder von Stein, Kalk und Eisen zusammengesetzte Maschine, mit Feuerheerd und Kesseln, deren Größe zu derjenigen des Schiffs und zu der Zahl der Schiffsmannschaft in genau

berechnetem Verhältniß steht. Vorn an der Kombuse ist die Küche, wo die Speisen für die Offiziere zubereitet werden, und dicht dabey steht ein Backofen, um für diese frisches Brod zu backen.

53) Werkstätte und Wohnplatz des Zimmermanns und seines Gehülfen zwischen den Küchen und dem Steuerbord.

54) Wohnstelle des Schiffskochs und seiner Gehülfen zwischen den Küchen und dem Bakbord.

C. Halbdeck oder Schanze. Figur 12 und 15.

Dieses Verdeck hieß ehemals das Hinterkastell, und wird noch jezt die Schanze genannt, weil man sich auf demselben noch verschanzt und vertheidigt, wenn der Feind schon geentert, d. i. schon das Schiff bestiegen hat. Den Nahmen Halbdeck hat es davon, daß es sich vom Spiegel nur bis an den großen Mast erstreckt. Vorn am Rande ist ein Geländer, welches an beiden Seiten sich vorwärts biegt, um an jedem Bord einen Ausgang zu lassen. Auf dem Halbdeck halten der Offizier, der Steuermann und die Seekadeten ihre Wache, und es dient auch den übrigen Offizieren und Kadeten, wie auch dem Oberschiffsarzt und dem ersten Sekretär, wenn sie keine andern Geschäfte haben, und nicht in ihren Hütten seyn mögen, zum gewöhnlichen Aufenthaltsorte.

55) Obere Kajüte. Sie ist der untern ähnlich, hat nicht nur Seitengallerien, sondern größtentheils auch eine hintere Gallerie oder Balkon, der sowohl dem Schiff zur Zierde, als dem Bewohner dieser Kajüte zur Annehmlichkeit gereicht, und deswegen auch der untern vorgezogen

wird. Das Mittelfenster ist gewöhnlich zu einer Glasthüre eingerichtet, um sich auf den Balkon zu begeben. Vor der Kajüte sind an beiden Seiten Zimmer oder Hütten für die Offiziere, zwischen denen ein Gang in die Kajüte führt. Die Decke, die alle diese Wohnstellen bedeckt, heißt auch die Hütte oder die Kampanje, und erstrekt sich vom Hakbord bis an den Besanmast, und bildet ein 4—5 Fuß breites Vordach. *)

56) Steuerrad. Es steht unter diesem Vordach vor dem Eingange zur obern Kajüte, hat 3—4 Fuß im Durchmesser, und die Welle 12—15 Zoll. Die Speichen sind soweit außer den Felgen verlängert, daß sie zu Handgriffen dienen, um das Rad zu drehen. Dadurch wird das Steuerreep, das mit einigen Schlägen um die Welle gelegt, und in seiner halben Länge darauf befestigt ist, von einer Seite angezogen und aufgewunden, und läuft auf der andern ab und giebt nach, wodurch die Ruderpinne — 24 — gegen das eine oder andere Bord des Schiffs gebracht, also das Steuerruder hin und her bewegt, und dem Schiff seine Richtung gegeben wird.

57) Nachthäuschen. Ein hölzerner Schrank mit drey senkrechten Abtheilungen und Schiebern, der gerade vor dem Steuerrade hinter dem Besanmast steht, und an dem nichts von Eisen seyn darf, um nicht der Magnetnadel eine falsche gezwungene Richtung zu geben. Im

---

*) Wenn ein Fürst, Ambassadeur, Gouverneur, oder sonst Personen vom hohen Rang, von über Meer liegenden Kolonien sich an Bord befinden, so wird ihnen ebenfalls eine Kajüte zur Wohnung eingeräumt.

Mittelfache ist eine kupferne, in beweglichen Bügeln hängende Laterne, deren Licht durch Glasscheiben auf die Kompaße fällt, welche in beiden Nebenfächern stehen. Es sind außer diesen noch andere Abtheilungen und Brettchen angebracht, wo die Stundengläser, das Logglas, die Schiefertafel, auf welche alles Vorgefallene bemerkt wird, ferner die Fernröhre und Sprachröhre — wenn leztere nicht von Eisen sind. — sich befinden.

58) Luke zur Kirche. Sie ist theils mit Glasfenstern, einer Laterne ähnlich, theils mit Rostern bedeckt, wodurch das Tageslicht einfällt. Bey'm Gottesdienst werden Leztere weggenommen, und ein Theil der Schiffsmannschaft horcht vom Halbdeck der Vorlesung zu.

59) Die Treppe mit einem Geländer, welche aufs Oberdeck und in die Kirche hinabführt; denn bey der vorhergehenden Luke ist keine Treppe.

60) Treppen, die von den Ausgängen an beiden Seiten des Halbdecks in den Kühl gehen.

61) Falltreppen. Sie treffen an beiden Schiffsborden mit den eben erwähnten Treppen und Ausgängen des Halbdecks und mit den nachgenannten Laufplanken zusammen, und bestehen entweder aus Stufen, die vom obersten Rande bis auf's Wasser herab auswärts an das Schiff genagelt sind; oder aus gewöhnlichen Treppen, die oben angehängt und weggenommen werden können. Oben stehen zwey eiserne Stäbe, an welchen zu beiden Seiten der Treppe mit rothem Tuch bewickelte Seile herabhängen, welche in abgemessenen Zwischenräumen mit Knöpfen — Mäuse genannt, — versehen sind, um beym Auf- oder Absteigen sich bequem

daran festhalten zu können. Diese Seile heissen Fallreepen. Wenn Offiziere und sonst Leute von Stande an Bord kommen, so werden nach ihrem Range 2—4 oder 6 Matrosen an die beiden Seiten der Falltreppe gestellt, und oben steht ein Offizier zum Empfange bereit. Frauenzimmer oder andere Personen, die, des Steigens ungewohnt, sich fürchten, werden in einem eigends dazu eingerichteten Armstuhle sitzend und bequem an Seilen hinaufgezogen oder hinabgelassen.

62) Laufplanken. Eine Art von Gängen längs beiden Schiffsborden, von den Ausgängen des Halbdecks bis auf den Bak, um die Gemeinschaft zwischen beiden zu befördern.

E Der Bak. Figur 12 und 15.

Der Bak ist ebenfalls ein Halbdeck auf dem Vordertheil des Schiffs. Vormahls nannte man ihn auch das Vorderkastell, und man suchte sich daselbst zu verschanzen und zu vertheidigen, wenn der Feind das Schiff entern wollte oder schon erstiegen hatte.

63) Treppen, welche an der Stelle, wo die Laufplanken mit dem Bak zusammentreffen, in den Kühl hinabgehen.

64) Die Glokke. Sie hängt an einem Gerüste, das in der Mitte der Schiffsbreite vorn am Rande des Baks steht, so daß das Glokkenseil in den Kühl hinabhängt, wo es zum Läuten angezogen wird.

65) Die Rauchfänge der beiden Küchen. Auf denselben sind Aufsätze angebracht, die nach dem Winde gedreht werden können, um das Niederschlagen des Rauchs zu verhindern.

66) Vorknecht, an welchem verschiedene Taue des Fokmasts festgebunden werden.

Dritter Abschnitt.

Das Aeussere des Schiffgebäudes. Figur 16.

Bey der Betrachtung der äußern Theile des Schiffs werde ich in der schon befolgten Ordnung zuerst unten anfangen, und von hinten nach vorn gehend höher steigen.

A Wasserlage oder Wasserlinie. So wird die Linie genannt, welche die Oberfläche des Wassers um das Schiff beschreibt. Ein Schiff von der angenommenen Größe von 74 Kanonen ist in lothrechter Höhe gemeßen, 40 bis 42 Fuß hoch, von welchen 19 bis 20 unter der Wasserlinie liegen; dieser Theil wird in der Seesprache das lebendige Werk genannt, da hingegen der über dem Wasserspiegel befindliche Theil das todte Werk heißt. Ersteres ist gewöhnlich mit Kupfer beschlagen, um dem Seegewürme zu widerstehen. Diese Bekleidung hat überdas noch den Vortheil, daß das Werg in den Fugen der Hauptplanken sich beßer erhält, weil das Kupfer keiner Fäulniß unterworfen ist, und daß auch wegen der glatten Fläche und des Grünspans sich keine Seepflanzen und Muscheln ansezen, folglich das Schiff schneller segelt. Dieser Kupferbeschlag besteht aus dünnen Platten, die mit kupfernen Nägeln an die Hautplanken festgenagelt werden, und zwar so, daß die vordern Platten beynahe einen Zoll breit auf den hintern liegen, damit das Wasser und die auf demselben antreibende Dinge nicht gegen die vorragenden Eken stoßen und die Platten losreißen. *)

---

*) In England bauete man sogar Schiffe ganz von Kupfer; der Erfolg ist mir aber unbekannt.

B Steuerruder. Einer der wichtigsten Theile des Schiffs, wodurch dieses seine Richtung erhält. Es hängt, gleich einer Thüre, an den starken Angeln des Hinterstevens, und hat mit diesem gleiche Dike. Seine unterste, als die größte Breite, wird nach folgender Theorie bestimmt. So viel Fuß der Segelbalken Länge hat, so vielmal rechnet man $1\frac{1}{2}$ Zoll zusammen, die herauskommende Summe giebt das Maaß der untersten als seiner größten Breite. Zum Beyspiel 44 + 22 = 66. Es ist gewiß bewundernswerth, daß die geringe Breite von 6 Fuß 6 Zoll *) vermögend ist, eine so ungeheure Maße, wider den Gegendruk des Waßers, mit solcher Gewalt und Leichtigkeit zu wenden. Je schneller das Schiff segelt, desto stärker ist der Widerstand der Strömung auf die derselben entgegengesetzte Seitenfläche des Steuerruders, wodurch der Hintertheil des Schiffs weggestoßen, der Vordertheil aber auf diejenige Seite gewendet wird, wohin das Ruder sich neigt.

CC Die untere Kanonenlage. Die Stükpforten sind mit Fallthüren versehen, welche am obern Rande angehängt sind, genau paßen, und vermittelt Tauen aufwärts geöffnet werden. Inwendig sind sie roth bemahlt, und werden durch die schwarze Farbe des untern Schiffsgebäudes sehr gehoben.

---

*) Zur leichtern Berechnung ist der Fuß in 10 Zoll, letzterer in 10 Linien getheilt, da solche sonst durch die Schiffszimmerleute und andere Handwerker in 12 Theile getheilt werden. Auch sind die Brüche weggelaßen, und was mehr als einen halben Zoll beträgt, für einen ganzen gerechnet worden.

D Klüsen. Siehe oben Seite 86. Nro. 40.

E Scheg oder Schaft. Der Auslauf des Vorstevens, der aus mehrern Stücken zusammengefügt ist; er reicht bis an das Gallion, deßen Bild darauf steht.

F Die untern Seitengallerien sind mit Bildhauerarbeit verziert; der erhabene Theil ist gewöhnlich goldfarbig, der Flache Grund aber schwarz bemahlt, welches eine sehr gute Wirkung macht.

GG Die obere Kanonenlage. Die Stückpforten haben keine Fallthüren. Mit diesen gleichlaufend und sie umfassend ist das Schiff hier mit einer breiten hochgelben Streife bemahlt, die sich auf dem schwarzen Grunde sehr gut ausnimmt, und dem Gebäude ein schönes Ansehen giebt. Die Engländer bemahlen das Schiff bey allen Kanonenlagen gelb.

H Das Gallion. Ein leichtes, mit Bildhauerarbeit verziertes, gelb bemahltes Zimmerwerk, das dem Vordertheil des Schiffs zur Zierde gereicht, und die Abtritte des Schiffsvolks enthält und verbirgt. Der Fußboden besteht aus Rosterwerk. Vorn am Gallion über dem Scheg ist ein Bild von Göttern, Menschen, Löwen, Delphinen, Adlern oder andern Figuren, die gewöhnlich auf den Namen des Schiffs Bezug haben.

I Butluf. Zwey an beyden Seiten des Gallions über dasselbe hinausliegende Balken, um das Unterende des Foks auszuspannen, wenn man bey'm Winde segelt. Der Name kömmt aus dem französischen Bout de lof übersetzt.

K Die große Rüste. KK Die Fokrüste, und KKK die Besanrüste. Rüsten sind dicke Planken, die auswärts

den beyden Schiffsborden horizontal hervorstehen, und durch die eisernen Püttinge, die auf den Berghölzern befestigt sind, unterstützt werden. Sie dienen dazu, den Fuß der Wand, auf welche sie durch Blöcke angespannt sind, festzuhalten. Diese Blöcke werden wegen der Aehnlichkeit Todtenköpfe genannt. Siehe auch die Rüsten von oben herab Figur 14 und im Durchschnitt Figur 11 K.

L Hinter-Gallerie. Ein 3 bis 4 Fuß vorspringender Balkon. Schiffe unter 60 Kanonen haben selten eine Gallerie, Dreydeckschiffe hingegen haben deren zwey. Sie sind geschmackvoll mit Bildhauerarbeit verziert, und goldfarbig bemahlt.

M Laterne. Sie ist groß und mit einem eisernen Gitterwerk umgeben, damit sie nicht Schaden leide. Der Oberbefehlshaber einer Flotte oder eines Geschwaders führt 4 Laternen auf seinem Schiffe, nähmlich eine in der Mitte und zwey an beiden Seiten des Hakbords, die auf starken eisernen Stäben befestigt sind, und eine an der großen Marse. Der Unterbefehlshaber einer Flotte hat am Hintertheil nur die zwey Laternen an beiden Seiten, und der Kommandant eines Schiffs nur die mittlere. Diese Laternen werden bey dunkelm, stürmischem Wetter des Nachts mit Licht versehen, um zu verhüten, daß die Schiffe nicht aufeinander stoßen.

N Die obern Seitengallerien. Sie liegen mit der obern Kajüte und mit dem Balkon auf einer Fläche, und sind übrigens eben so verziert und so bemahlt, wie die untern. Letztere sind mit Fenstern geschlossen, jene aber sind bisweilen offen.

Bayerische Staatsbibliothek München

OO Die Geländer oder Regelingen der Hütte, des Halbdeks und des Baks. Das Flechtwerk von Seilen wird Finkenneze genannt, und dient zum Verschanzen, indem entweder die Hängmatten des Schiffsvolks oder mehrere Lagen von Kork dazwischen gelegt werden.

P Krahnbalken. Zwey starke, mit leichtem Schnitzwerk verzierte Balken, welche auf dem Bak einige Fuß über den Bug hinaus ragen, und dazu dienen, wenn man vor Anker gehen will, diese daran hängend zu erhalten und dann herabfallen zu lassen, oder beym Ankerlichten solche an denselben heraufzuziehen und mit einem Ende darauf zu legen. Zu diesem verschiedenem Gebrauche sind vorn an demselben metallene Scheiben, und auf dem Flachbord des Bugs mehrere starke Klötze QQ — Pöller genannt — angebracht.

Figur 17 stellt den Hintertheil eines Kriegsschiffes vor, jedoch ohne Hintergallerie, damit man die Zierrathen in Bildhauerarbeit deutlicher bemerken könne, was durch den Schatten des Balkons wahrscheinlich verdeckt worden wäre.

A Der Hintersteven, an welchem die Fingerlinge a, b, c, d und e, an welchen das Steuerruder wie eine Thüre hängt, zu sehen sind.

B Das Hennegat, durch welches die Ruderpinne in die Konstabelskammer reicht.

CC Die Hinterstükpforten in der Konstabelskammer, in welchen zuweilen Stücke stehen.

DD Die große Gilling oder Wülf. Letzteres holländisches Wort bedeutet eine Wölbung, wie sie es auch wirklich ist.

EE Das Nahmenbrett, auf welchem der Nahme des Schiffs in erhabener Arbeit angebracht ist.

Bayerische Staatsbibliothek München

FF Die Glasfenster oder Schiebrahmen der untern Kajüte.

GG Die Verzierung in Bildhauerarbeit, wo sich auf andern Schiffen der Balkon erhebt.

HH Die Schiebfenster der obern Kajüte.

II Die Regeling auf dem Hakbord nebst dem Eselshaupt des Flaggenstabes.

D E F G und H Der Bogen um das Hek, mit Bildhauerarbeit verziert. Diese ganze Fläche wird der Spiegel genannt. Da er beträchtlich breiter ist, als die hintern Seiten, des Schiffs, welche sich nach oben zu einziehen, so kann man die Seiten-Gallerien nicht sehen.

K Die Berghölzer, welche hervorstehen und leicht zu bemerken sind.

L Die Stükpforten der untern Lage.

M Die Stükpforten der obern Lage.

N Die Stükpforten auf dem Halbdeck.

Viertes Hauptstück.

Die Zurüstung.

O combien des Anglais la puissante industrie
A fécondé cet art, trésor de leur patrie!
Comme elle a varié par des calculs nouveaux
Sa force, ses effets, ses merveilleux travaux!
Leur compas sait donner à ces masses mouvantes.
Des contours plus heureux, des formes plus savantes;
Et sur les flots émus le colosse emporté
Dans ses longs mouvemens flotte avec majesté.

La Navigation. Poëme.

Zu der Zurüstung wird gerechnet das Rundholz, das Tau- und Takelwerk, die Segel, die Anker und Ankertaue. Bey der Darstellung dieser manchfaltigen Gegenstände ist vorläufig zu bemerken, daß diejenigen, welche gleichen Zwek und eine mehr oder weniger ähnliche Einrichtung, auch eine gemeinschaftliche Benennung haben, sich aber durch den Beynahmen desjenigen Theils unterscheiden, dem sie besonders angeeignet sind. Oft aber zeichnen sie sich durch etwas Eigenes in ihrer Anordnung aus, und erhalten davon eine besondere Benennung.

Da der große Mast der vorzüglichste und das Vorbild der übrigen ist, indem sie großentheils ihre Benennungen und

Maaße von ihm und seiner Zurüstung herleiten, so werde ich die Erklärung dabey anfangen, und zugleich einen Theil der sinnreich berechneten Verhältnisse anzeigen. Diese verdienen Aufmerksamkeit und Beyfall, denn aus der bloßen Angabe der Länge und Dike eines einzelnen benannten Stüks der Zurüstung kann ein sachkundiger Schiffer das Maaß und Verhältniß des größten Theils der übrigen größern oder kleinern Stüke und sogar die Größe des Schiffs bestimmen; auch liegt der Maaßstab nicht ausser dem Fahrzeuge, und ist folglich in diesem oder jenem Theile desselben immer bey der Hand. Es ist leicht zu begreifen, welche Vortheile und Bequemlichkeit zur Bestimmung der Baukosten und der Menge der nöthigen Materialien diese so genau berechneten Verhältnisse gewähren. Die Bestimmungart beruht jedoch nicht bey allen Nazionen auf einerley Grundsäzen. Bey einigen dient die Länge des Segelbalkens zu einem beynahe allgemeinen Maaßstabe. Andere hingegen berechnen das Maaß nach den Stüken von ähnlicher Gattung, daher entstehen abweichende, doch sich annähernde Resultate, die mit der verschiedenen Bauart im Verhältniß stehen.

Erster Abschnitt.

Das Rundholz Figur 16.

Das Rundholz, wozu alles walzenförmige Holz gehört, verdient vor der übrigen Zurüstung betrachtet zu werden, weil es als das Gerüste anzusehen ist, welches dem Tau- und Takelwerk und den Segeln Festigkeit und Haltung giebt.

a Der große Mast. Alles, was zu diesem Mast gehört, wird durch das Beywort groß bezeichnet und dadurch von ähnlich benannten Zurüstungstheilen der andern Masten unterschieden. Er steht nicht in der Mitte der Schiffslänge, sondern auf jeden Fuß dieser Länge 7 Linien hinter jener Mitte, welches hier 9 Fuß 8 Zoll beträgt; auch steht er nicht senkrecht, sondern neigt sich etwas zurük, theils um dem Winde mehr Spielraum in die vordern Segel zu gestatten, theils um den Druk desselben auf den Vordertheil des Schiffs zu vermindern. Die Länge und Dike des Masts wird nach folgenden Grundsäzen bestimmt. Jene beträgt 2mahl die Breite und einmahl die Tiefe des Schiffs 44 + 44 + 20 = 108 Fuß. Seine Dike — nähmlich sein größter Durchmesser, — beträgt 3 Zoll auf jede 10 Fuß der Mastlänge, hier 3 Fuß 2 Zoll. Das Verhältniß der Verdünnung des Masts von unten nach oben ist von $\frac{1}{4}$ zu $\frac{1}{3}$.

b Große Marse. Die Marsen sind eigentlich kein Rundholz, sondern eine Art Gerüste von Brettern, die um den Obertheil der Masten auf kreuzweise daran befestigten leichten Balken — Salinge genannt, — gelegt sind, und hauptsächlich zur Haltung der Stängenwände und zum Standplaze der Auskuker oder anderer Seeleute dienen, die dort die Wache oder sonst Arbeit haben. In ältern Zeiten waren die Marsen rund und mit einem Geländer umgeben, und glichen in etwas einem Korbe, daher sie von Schriftstellern, die keine Seesprache verstanden, Mastkörbe genannt wurden, welche unrichtige Benennung sich noch bis jezt in Büchern und Zeitungen erhält. Alles, was über

den Marsen befindlich ist, wird durch die Beywörter Mars oder Stänge bezeichnet.

c Eselshaupt. Ein länglicht vierekigtes Stük hartes Holz, welches den obersten Theil des Mastes ausmacht. Vorwärts ist eine runde Oeffnung, durch welche die Stänge herabgelassen, oder aufgesezt und vermittelst des Schlußholzes befestigt werden kann. Alle Masten und Stängen sind mit einem Eselshaupt versehen.

d Große Stänge. Die erste Verlängerung des großen Masts. Ihre Länge beträgt $1\frac{1}{2}$, die Schiffsbreite $44 + 22 = 66$. Ihre Dike und Verdünnung werden wie die des Masts berechnet; folglich ist sie unten 2 Fuß dik.

e Große Bramsaling. Sie ist ebenfalls ein leichtes Gebälke von 4 kreuzweise an das Oberende der Stänge befestigten Stüken, die aber keine Marse tragen. Was über derselben zur Zurüstung gehört, wird durch das Beywort Bram bezeichnet.

f Große Bramstänge. Die zweyte Verlängerung des großen Masts. Ihre Länge ist — zum Beyspiel, — nach folgenden beiden Theorien berechnet. Entweder beträgt sie $\frac{3}{5}$ der Vorstänge, also 35 Fuß 6 Zoll; oder sie mißt $\frac{5}{6}$ des Segelbalkens, nähmlich 36 Fuß 4 Zoll; folglich wäre der Unterschied nur 8 Zoll. Ihre Dike ist nach obigen Grundsätzen 1 Fuß 1 Zoll.

g Top. Dieses holländische Wort wird in verschiedenem Sinne gebraucht. Im Allgemeinen bedeutet es die höchste Spize eines Thurms, einer Piramide, oder auch eines Bergs, eines Baums, folglich auch eines jeden andern aufrechtstehenden Stük Holzes; im Besondern aber das

Oberende der Masten und Stängen, welches von den Salingen bis an das Eselshaupt, und von der Flechtung der Bramstänge bis an den darauf sizenden Knopf reicht. Die Länge des leztbenannten Endes ist $\frac{1}{3}$ der Bramstänge, soll diese aber noch ein Obersegel führen, so wird der Top noch um $\frac{1}{3}$ verlängert, und besonders dazu eingerichtet. Oft aber wird der Knopf, mit welchem jene obersten Aufsäze geziert sind, auch allein Top genannt, und ist vermittelst einer Scheibe dazu eingerichtet, Flaggen und Wimpel daran aufzuziehen.

h Große Raa. Die Segelstangen, welche in ihrer Mitte quer am Maste mit Seilen aufgehängt, und an denen die Segel festgebunden sind, werden Raaen genannt. Die Länge der großen Raa beträgt $2\frac{1}{4}$ der Schiffsbreite, 44 + 44 + 11 = 99 Fuß. Auf jede 10 Fuß dieser Länge rechnet man $2\frac{1}{4}$ Zoll zur Dike — 2 Fuß, 2 Zoll, — welche aber gegen beide Enden — Nokken genannt — um $\frac{1}{3}$ abnimmt. Diese Verhältniße der Länge, Dike und Verdünnung ist bey allen Raaen gleich.

i Große Marseraa. Ihre Länge hält $\frac{7}{10}$ der großen Raa — 69 Fuß, 7 Zoll. — Nach einer andern Theorie dient der Segelbalken zum einzigen Maaßstabe aller Raaen. Nach dieser mißt die Länge der Marseraa $1\frac{1}{2}$ der Schiffsbreite, also nur 66 Fuß; und die Dike der Mitte ist immer $\frac{1}{60}$ der Länge. Im ersten Falle war sie 1 Fuß 5 Zoll, im andern 1 Fuß 1 Zoll dik.

j Große Bramraa. Sie hält $\frac{4}{5}$ der Länge des Segelbalkens, folglich ist sie 35 Fuß, 2 Zoll lang, und 8 Zoll dik.

k Grosse Oberbramraa. Die Hälfte der Länge des Segelbalkens bestimmt ihre Länge zu 22 Fuss; ihre Dike ist 5 Zoll.

l Fokmast. Seine Länge beträgt $\frac{9}{10}$ des grossen Masts, also 97 Fuss 2 Zoll. Seine übrigen Verhältnisse sind ähnlich bestimmt, also beträgt seine Dike 2 Fuss 9 Zoll. Die Marse und die ganze übrige Zurüstung hat beynahe die gleiche Einrichtung, wie an Lezterm. Da er um $\frac{1}{10}$ der Schiffslänge, folglich nur 14 Fuss vom Vorsteven absteht, so wird alles, was dazu gehört, durch die Beywörter: Fok oder Vor, und wo es, wie oben bemerkt, nöthig ist, durch die Ausdrüke Marse und Bram von den übrigen unterschieden.

m Vorstänge. Die erste Verlängerung des Fokmasts. Sie ist um $\frac{1}{10}$ kürzer und dünner als die grosse Stänge, und ist also 59 Fuss 4 Zoll lang, und 1 Fuss 8 Zoll dik.

n Vorbramstänge. Die zweyte Verlängerung des Fokmasts; ihre Länge hat $\frac{5}{7}$ des Segelbalkens, 31 Fuss 5 Zoll; ihre Dike 9 Zoll.

o Fokraa. Die doppelte Länge des Segelbalkens giebt die Länge derselben zu $44 + 44 = 88$ Fuss an; sie ist 2 Fuss dik.

p Vor-Marseraa. $1\frac{1}{3}$ der Schiffsbreite zeigt ihre Länge $44 + 14\frac{2}{3} = 58$ Fuss 7 Zoll, und obiges Verhältniss ihre Dike auf 1 Fuss 3 Zoll.

q Vor-Bramraa. Ihre Länge misst $\frac{7}{10}$ des Dekbalkens, 30 Fuss 8 Zoll, und ihre Dike 7 Zoll.

r Vor-Oberbramraa. Sie hat das nämliche Verhältniss zur vorhergehenden, wie die beiden grossen Bramraaen;

ihre Länge beträgt also etwas über 19 Fuß 2 Zoll, und ihre Dike 4 Zoll.

s Besanmast. Er steht um ⅔ der Schiffsbreite oder 29 Fuß 4 Zoll vom Hintersteven, und geht nur bis auf's erste Dek, wo sein Fuß befestigt ist, dahingegen die beiden vorigen auf dem Kielschwein stehen. Seine Zurüstungstheile werden durch die Beywörter Besan und Kreuz bezeichnet. Einmahl die Breite und 2 mahl die Tiefe des Schiffs bestimmen seine Länge, nämlich 44 + 20 + 20 = 84 Fuß. Seine Dike beträgt 2 Fuß 5 Zoll. Die Marse hat die gleichen Verhältnisse zum Mast, wie bey den vorhergehenden Masten.

t Kreuzstänge. So heißt die erste Verlängerung des Besanmasts, deren Länge der des Segelbalkens gleichkömmt, 44 Fuß. Ihre Dike wird nach ähnlichen Grundsäzen bestimmt, und beläuft sich auf 1 Fuß 3 Zoll.

u Kreuzbramstänge oder der zweyte Zusaz des Besanmasts, den aber nicht alle Schiffe führen, und in diesem Falle wird der Top der Kreuzstänge um ⅓ verlängert, und der Knopf darauf gesezt. Die halbe Schiffsbreite bestimmt die Länge der Kreuzbramstänge auf 22 Fuß; die Dike ist 7 Zoll.

v Besanruthe. Die doppelte Schiffsbreite, 88 Fuß, ist das Maaß ihrer Länge; ihre Dike beträgt am Unterende ¾ und am Oberende ½ der Fokraa, welche gleiche Länge hat; folglich ist sie oben 1 Fuß, und unten 1 Fuß 5 Zoll dik. Sie hängt nicht quer und horizontal wie die andern Raaen, sondern in der Richtung des Kiels, so daß das dikere Ende vorn tief, das

andere aber **hinten** so **hoch** als die Hälfte der **Kreuzstänge** steht; sie ist am **Besanmast** unter der **Bageinraa** befestigt.

v **Bageinraa.** Sie unterscheidet sich von allen übrigen dadurch, daß sie **kein** Segel trägt, sondern nur dazu dient, das **Kreuzsegel** zu wenden, und seine untern Enden auszuspannen. Ihre Länge beträgt 1⅓ der **Segelbalken**, nähmlich 58 Fuß 7 Zoll, und ist also derjenigen der **Vormorseraa** völlig gleich, aber um ¼ dünner als diese, und folglich nur 1 Fuß dik.

x **Kreuzraa.** Sie hat die Länge des **Segelbalkens**, oder 44 Fuß, und 1 Fuß Dike. Zuweilen ist auch eine *Kreuzbramraa. Sie hat ⅔ der Länge und Dike der vorhergehenden, nähmlich 29 Fuß 6 Zoll Länge und 6 Zoll Dike.

y **Bugspriet.** Ein vorn über den **Bug** sich neigender Mast, der mit der Wasserlinie einen Winkel von 30—33 Graden macht. Der über das Schiffsbord hinausragende Theil hat die Länge des **Segelbalkens**, nähmlich 44 Fuß; die ganze Länge beträgt aber noch ⅖ mehr, oder 61 Fuß 6 Zoll. Seine **größte** Dike ist das **Mittel** zwischen der des **großen** und **Fokmasts**, nähmlich 3 Fuß. Das **Vorende** ist um ⅙ dünner, folglich 2 Fuß 5 Zoll dik, und mit einem **Eselshaupt** versehen.

z **Klüferbaum.** So heißt die Stänge oder die **Verlängerung** des **Bugspriets.** Vormahls stand sie **aufrecht**, läuft jezt aber mit diesem in **gleicher Richtung** fort, und kann durch das **Eselshaupt** ein- und **ausgeschoben** werden. Seine Länge ist der des **Segelbal-**

kens gleich, und $1/_{48}$ derselben bestimmt seine Dike. Jene beträgt demzufolge 44 Fuß, und diese 9 Zoll.

ck Blinde Raa. Sie hat genau die Länge und Dike der Vor-Marseraa, und ist am Bugspriet auf $2/_3$ seiner Länge befestigt.

st Schiebblinde Raa. Sie hat ganz die Größe der großen Bramraa.

tz Flaggenstok. Der Stab, von welchem die Flagge wehet, steht in einem Eselshaupt in der Mitte des Hakbords, und hängt in der Richtung des Spiegels zurük. Er ist um $1/_8$ länger, aber um $1/_5$ dünner als die große Bramstänge; seine Länge beträgt demnach 39 Fuß, die Dike 9 Zoll.

& Vorflaggenstok; er steht auf dem Oberende des Bugspriets und hat $4/_5$ der Länge und $5/_8$ der Dike des Klüferbaums. Erstere beläuft sich folglich auf 35 Fuß, und Leztere auf 5 Zoll. Der Top oder Knopf von beiden hat eine Scheibe, um die Flaggen aufzuhissen oder zu streichen, nämlich aufzuziehen oder herabzulassen.

Ausser diesen sind noch einige andere Stüken Rundholz, z. B. die Spieren, um die Raaen zu verlängern, die Brodwinner-Raa und der Brodwinnerbaum, um den Besan zu vergrößern; da sie aber selten und nur bey wenigem Winde dienen, so sind sie gewöhnlich bey dem vorräthigen Rundholz. Zur Uebersicht der Verhältnisse des Rundholzes auf Schiffen von verschiedener Größe ist nebenstehende Tabelle II. nachzusehen.

...iedenen Größe der Schiffe.

(...sgedrükt.)

	44	36		28		20	
	...ge Dike	Länge	Dike	Länge	Dike	Länge	Dike
Gro...	26	80	24	78	22	76	20
Gro...	14	50	13	49	12	46	11
Gro...	8	20	7½	20	7	18	6
Gro...	19	79	18	72	16½	70	15
Gro...	11½	52	11	48	10½	45	9
Gro...	6	30	5½	28	5½	26	5
Fokr...	23	74	21	69	20	66	18
Vor...	14	44	13	40	12½	36	11
Vor...	7	17	6½	16	6½	15	6
Fokr...	17	71	16	63	15	60	12
Vori...	9½	45	9	42	8½	40	7
Vorb...	5	26	4½	24	4½	22	4
Besa...	16½	60	15½	58	15	54	13
Besa...	16	70	15	62	14	56	12
Kreu...	9½	23	9	22	8½	21	7
Bagi...	11	45	10	42	10	40	9
Kreu...	6½	34	6	32	6	30	5
Bugs...	24	45	22½	43	22	40	20
Blind...	9½	45	9	42	8½	40	7
Schie...	6	30	5½	28	5½	26	5

Zweiter Abschnitt.

Tau- und Takelwerk Figur 16.

Diese gehören so genau zusammen, daß das Eine ohne das Andere größtentheils unbrauchbar wäre; sie werden daher gewöhnlich, so wie sie gebraucht werden, auch unzertrennt betrachtet.

Unter dem Takelwerk begreift man alle Blökke, Scheiben und anderes hölzernes, metallenes oder eisernes Geräthe, in und durch welches die Seile hin- und herlaufen, oder das dazu dient, sie zu befestigen. Ein Blok mit einer Scheibe heißt Blok oder Scheibe, mit mehrern Scheiben aber ein Takel, daher der Ausdruk zutakeln, nähmlich ein Schiff mit allen nöthigen Segeln, Takeln und Seilen versehen, oder abtakeln, das ist, solche wieder abnehmen. Dies ist die Kunst eigener Takelmeister, welche aber auch den Seeoffizieren und Matrosen bekannt seyn muß. Die Takel haben größtentheils unterscheidende Benennungen. Siehe Wörterbuch.

Unter dem Tauwerk werden alle Seile verstanden, die auf einem Schiffe nöthig sind. Das Wort Tau ist holländisch, und bedeutet in der gewöhnlichen Sprache allgemein ein Seil; in der teutschen Sprache ist es aber nur auf den Schiffen als Kunstwort, jedoch in gleicher Bedeutung gebräuchlich. Die dikſten und wichtigſten Taue eines Schiffs sind die Ankertaue, die aber nicht zum Tauwerk, sondern zu den Ankern gezählt werden, da sie mit diesen in so genauer Verbindung stehen, daß sie nicht füglich davon grtrennt werden können.

Die Länge und Dike der Taue sind nach jeder Größe des Schiffs genau bestimmt, und die Theorie ihrer Stärke ist sehr gut bearbeitet und berechnet worden. Die Grundlage dieser Berechnung ist, daß der Kubikzoll eines jeden Taues auf einem großen oder kleinen Schiffe gleichviel trage. Diese Berechnung ist auch auf die Anker und auf das Rundholz angewandt. Die Dike, als das beständige Maaß der Taue, wird nicht nach dem Durchmesser, sondern nach dem Umfange berechnet.

Die Taue werden aus Hanf gedreht, und es kömmt dabey eben so viel auf die Güte des Hanfs als auf die Güte der Arbeit an. Es giebt 2 Arten, die Taue zu drehen. Troßweise, wenn aus 6 bis 18 Garnen 3 Duchten oder Theile gedreht, und diese dann zu einem Tau gewunden werden. Kabelweise, wenn die Duchten selbst schon aus 3 Theilen gewunden und nun zusammen zum zweytenmahl zu einem Tau gewunden werden. Die dünnsten nennt man Leinen, die gröbern Trossen, und die aus diesen gewundenen Kardeelen.

Die Taue haben ausser diesen noch mancherley, sowohl gemeinschaftliche als besondere Benennungen, die sich theils nach ihrer Größe, theils nach ihrem Gebrauche richten. Ausserdem wird das gesammte Tauwerk in stehendes und laufendes, ferner in oberes und unteres eingetheilt. Stehendes Tauwerk ist alles dasjenige, dessen beide Enden fest angeschlagen sind, und ihre Stelle unveränderlich behalten; es ist fester gedrehet, damit es sich weniger in die Länge ausdehne. Das Laufende ist dasjenige, das durch die Blöke und Takel

hin und her, oder auf und nieder bewegt werden kann, und zum Manövriren gehandhabt wird; gewöhnlich ist es auch an einem Ende festgemacht, und dieser wird der feste oder stehende, das andere hingegen der laufende Part genannt. Unter dem obern Tauwerk versteht man sowohl das stehende als das laufende, welches über der Marse sich befindet und nicht aufs Verdek herabläuft; das Untere hingegen ist alles dasjenige, welches zur Regierung der Segel und zur Befestigung der Masten dient, aber ohne auf diese zu steigen auf den Deken gehandhabt wird. Bey der nachstehenden Erklärung ist alles, was zum stehenden Tauwerk gehört, mit einem * bezeichnet, damit man es desto leichter vom laufenden unterscheiden könne. Ich befolge immer die gleiche Ordnung von unten nach oben, wie beym Rundholz.

1* Große Wand. Sie hat eine doppelte Bestimmung; theils den großen Mast rechts, links und rükwärts festzuhalten, theils vermittelst der angebrachten Steigleinen — Weselinge, — zur Leiter zu dienen, um auf die Marse zu steigen. Sie besteht an jeder Seite aus 9 Tauen, welche jedesmahl 2⅛ so lang als die Masten und Stängen sind, nach denen sie benannt werden. Um ihre Dike zu bestimmen, theilt man die Länge des Segelbalkens durch 5; so viel Fuß herauskommen, so viel Zoll müssen sie im Umfange messen. Demnach wäre die Länge der großen Wand 229 Fuß 5 Zoll, und die Dike 9 Zoll.

2* Püttingtaue. Auf jeder Seite der Marse 6 kurze Tauenden, welche den Wänden der Stängen und Bramstangen zur Haltung dienen; sie sind ⅓ dünner als die Taue der großen Wand, folglich 6 Zoll dik im Umkreise.

3* **Großes Stag.** Ein starkes Tau, das den Mast von vorne hält. Der Abstand des Besanmasts vom Vorsteven bestimmt seine Länge auf 110 Fuß 6 Zoll. Es hat die doppelte Dike der großen Wandtaue — 18 Zoll. — Die dünnen Taue, welche vom Stag wie ein Fächer gegen die Marse laufen, werden Hahnpfoten genannt, und machen, daß der untere Rand des Marssegels sich nicht an der Marse reibe und beschädige.

4* **Großes Losestag,** lauft mit obigem parallel, hat gleiche Länge und die Dike der großen Wandtaue; es dient jenem zur Hülfe und Verstärkung.

5 **Großes Kardeel.** Es dient zum Aufhissen und Streichen der großen Raa, und ist 3mahl so lang als der Segelbalken — 132 Fuß, — und einen halben Zoll diker als die Besans-Wandtaue — $6\frac{1}{2}$ Zoll. — Das dazu gehörige Drehreep besagt die Länge und Breite des Schiffs — 184 Fuß; — seine Dike hat $1\frac{1}{4}$ Zoll mehr als die Taue der großen Wand — $10\frac{1}{4}$ Zoll. —

6 **Große Toppenants.** Das sind Taue, welche die Raaen horizontal und an den Nokken festhalten. Die Länge und Breite des Schiffs zeigen ihre Länge von 184 Fuß an. Die Dike ist nirgends angegeben, und fehlt bey mehreren vom laufenden Tauwerk, welches überhaupt dünner als das stehende ist, da dieses zum festhalten, jenes aber zum hin- und herbewegen bestimmt ist, und also leichter und beweglicher seyn muß.

7 **Große Brassen,** Taue, welche dazu dienen, die Enden der Raaen vor- und rükwärts zu wenden; jede große Brasse mißt $1\frac{1}{2}$mahl die Schiffslänge 210 Fuß.

8* Große Pardunen. Da sie bestimmt sind, die Stängen rükwärts zu halten, wozu die Wände nicht hinreichend wären, so müssen sie lang und stark seyn; die einfache Länge und doppelte Breite des Schiffs besagen ihre Länge — 228 Fuß. Ihre Dike ist derjenigen der Wandtaue des Masts gleich, zu dem sie gehören; hier 9 Zoll.

9* Große Brampardunen. Sie haben in Rüksicht auf die Bramstänge mit obigen gleiche Bestimmung. Ihre Länge beträgt 2mahl die des Schiffs — 280 Fuß; ihre Dike ist derjenigen der Wandtaue der Stänge gleich, deren Bramstänge sie halten; hier 6 Zoll.

10* Große Stängewand. Sie hält nebst den Pardunen die große Stänge rechts, links und rükwärts, und besteht auf jeder Seite aus 6 Tauen, die $2\frac{1}{8}$ so lang als die Stänge — 140 Fuß 5 Zoll, und um $\frac{1}{3}$ dünner als die Wandtaue des Masts, wo sie angebracht sind; 6 Zoll.

11* Püttingtaue. Kurze Tauenden, welche $\frac{1}{3}$ dünner als die Wandtaue des Besanmasts sind — 4 Zoll; — auf jeder Seite sind 2, die oben an den Quersalingen und unten an der Stängewand festgemacht sind.

12* Großes Stängestag. Es hat die Länge des Kiels, 140 Fuß, und die Dike der großen Wandtaue — 9 Zoll.

13* Großes Losstängestag. Läuft über oder unter obigem weg, ist eben so lang, aber $\frac{1}{3}$ dünner — 6 Zoll.

14 Großes Marsefall. Ein Fall ist überhaupt ein Tau, das zum Aufziehen oder Niederlassen eines Segels oder andern Gegenstandes bestimmt sind. Die Länge eines doppelten Marsefalls ist $2\frac{1}{2}$ die Schiffslänge — 350 Fuß; die Dike beträgt aber nur die Hälfte der großen

Stängewand — 3 Zoll. Kleinere Schiffe als von 60 Kanonen haben einfache Fallen. Das Drehreep hat $^2/_3$ der Schiffslänge — 93 Fuß, und die Dike der großen Stängewand 9 Zoll.

15 Großes Stänge-Windreep. Ein starkes Tau, das zum Aufsezen und Streichen der Stängen dient; die 6fache Schiffsbreite giebt seine Länge — 264 Fuß, seine Dike ist $^1/_2$ Zoll weniger als die große Wand — $8^1/_2$ Zoll.

16 Große Marsetoppenants. Ein jedes $1^1/_3$ so lang als der Kiel — 186 Fuß 6 Zoll.

17 Große Marsebrassen. Eine jede derselben mißt $1^1/_2$ die Länge des Kiels — 210 Fuß.

18* Große Bramwand. Sie hält die Bramstänge, und besteht aus 2 Tauen, die $2^1/_8$ so lang als Leztere — 74 Fuß 4 Zoll, und $^2/_3$ so dik als die Besanwand sind — 4 Zoll.

19* Großes Bramstängestag. Es ist $^1/_3$ länger als das Stag der großen Stänge — 187 Fuß, und $^1/_4$ Zoll diker als die Wand derselben — $6^1/_4$ Zoll.

20 Großes Bramfall hat $1^1/_2$, die Kielslänge — 210 Fuß.

21 Große Bramtoppenants. Jedes derselben ist so lang als die zwiefache Schiffsbreite — 88 Fuß.

22 Große Brambrassen $1^1/_2$, die Schiffslänge bestimmt die ihrige auf 210 Fuß.

23 Große Oberbram-Toppenants. Sie sind $^1/_3$ kürzer und dünner als die Bramtoppenants; — jedes 59 Fuß lang.

24 Große Oberbrambrassen sind eben so lang — 210 Fuß, aber um $^1/_5$ dünner als die Brambrassen; sie werden

aber selten gebraucht, da sich das obere Bramseget mit dem untern zugleich wendet.

25 Groβes Topreep. Ein starkes Tau, welches vom Top des groβen Masts zum Top des Fokmasts geht, an welchem das groβe oder Ladetakel 26 hängt; seine Länge beträgt 1½, die Schiffsbreite 66 Fuβ, und die Dike ist derjenigen der groβen Wandtaue gleich — 9 Zoll.

27 Seitentakel, an jeder Seite des groβen Masts eins, um die Schluppen und andere Ladung ein- und auszuladen. Die Länge beträgt 1⅔, der Schiffslänge 233 Fuβ *). Am Fokmast und an der Fokraa sind ebenfalls ein Seitentakel und Noktakel angebracht, welche mit diesem und mit Nachstehenden gleiche Länge, Dike und Bestimmung haben.

28 Noktakel. An jeder Nok der groβen Raa ist ein Takel, das mit obigem in Verbindung steht und zu gleichem Behufe dient (siehe Seite 55 beym Aussezen der Schluppen). Das dazu gehörige Topreep ist eben so lang als das groβe Toprepp, 66 Fuβ, und halb so dik, 4½ Zoll. Die nachstehenden Taue sind unmittelbar an den Segeln befestigt, und dienen theils — wie die 3 erstern — um dieselben auszuspannen und dem Winde eine gröβere Fläche darzubieten, theils, wie die darauf folgenden, um die Segel aufzuziehen und zu verkürzen, also

*) Alle obbenannten Theile des Tau- und Takelwerks konnten unmöglich auf so kleine Zeichnungen gebracht werden. Die sichtbaren sind mit denselben Lettern und Ziffern bezeichnet, unter denen sie hier erklärt sind.

ihre Fläche zu vermindern: es würde aber zu weitläuftig seyn, die Länge und Dike derselben an jedem Segel anzugeben, da man aus den vorhergehenden Angaben sich einen hinlänglich deutlichen Begriff von den Verhältnissen, die sowohl unter denselben, als gegen das Ganze statt finden, machen, als auch bemerken kann, wie alle Gegenstände, je höher sie angebracht sind, sich nach und nach verjüngen, um das Gewicht derselben zu vermindern.

29 Große Halsen. Taue, die an den beiden untern Eken des großen Segels festgebunden wird, um die eine oder andere an der Luffseite nach vorne anzuhohlen und zu befestigen. Jede ist $^{3}/_{2}$, die Schiffsbreite — 154 Fuß lang; die Dike hält $^{1}/_{4}$ weniger als die große Wand — $8^{3}/_{4}$ Zoll.

30 Große Schoten. Taue, welche ebenfalls an beiden untern Eken der Segel gebunden sind, um solche nach hinten anzuziehen. An den untern Segeln sind sie doppelt, an den obern nur einfach. Eine Schiffslänge und 2 Breiten bestimmen die Länge der großen Schoten — 228 Fuß; die Dike ist mit derjenigen der großen Stängewand gleich — 6 Zoll.

31 Große Boyleinen. Diese Taue sind in der Mitte an den beiden Seiten der Raasegel angebracht, damit sie den Wind besser auffassen, $3^{1}/_{3}$ der Länge des Segelbalkens machen ihre Länge = 147 Fuß.

32 Große Geytaue. Ueberhaupt Taue, um die Segel aufzuziehen, wozu alle Gordingen gehören; besonders aber ziehen die eigentlichen Geytaue nur die untern

Eken der Segel gegen die Raaen. Die großen sind so lang als die großen Toppenants — 184 Fuß. Die grossen Gordinge fahren vor dem Segel, die Geytaue hingegen hinter denselben auf; jene werden nach ihrer Stelle in Bauchgordinge, welche die Mitte der Breite; in Nokgordinge, welche die Seiten, und in Dempgordinge, welche zwischen beiden das Segel aufziehen — aufgeyen, — um sie fassen und festmachen zu können. Ihre Länge beträgt $\frac{1}{8}$ weniger als die des Schiffs — 122 Fuß 5 Zoll.

33 Refbänder sind kurze Tauenden, welche vermittelst Knoten in den Reflöchern der Segel befestigt sind, und vorn und hinten herabhängen (Figur 18); sie dienen die Segel kleiner zu machen, indem man solche auf der Raa festbindet.

34 Reftalie. Diese sind bestimmt, nur den Theil des Segels aufzuziehen, der aufgereft werden soll, und gehen deswegen an der Seite nicht weiter herab als zu den Refen; sie sind 234 Fuß lang.

35* Fokwand. Sie besteht aus 8 Tauen; jedes ist 206 Fuß lang und $\frac{1}{6}$ dünner als die der großen Wand, also $8\frac{5}{6}$ Zoll dik.

36* Püttingtaue. Auf jeder Seite sind 5 von der Dike der Vorstängewand — $5\frac{5}{6}$ Zoll.

37* Fokstag. Seine Länge ist dem Abstand vom großen Mast an den Vorsteven gleich und beträgt 98 Fuß 8 Zoll, die Dike ist $1\frac{1}{2}$ derjenigen der Fokwand — 13 Zoll.

38* Fokloseſtag. Es ist so lang als das vorige, und so dik als die Fokwand — $8\frac{5}{6}$ Zoll.

39 Fokkardeel. Es hält $2\frac{1}{4}$, die Kielslänge 315 Fuß, und ist $\frac{1}{4}$ Zoll dünner als das große Kardeel — $6\frac{1}{4}$ Zoll. Das Drehreeep hat $1\frac{1}{5}$, die Schiffslänge 168 Fuß, und in der Dike 1 Zoll mehr als die Fokwand — $9\frac{5}{6}$ Zoll.

40 Foktoppenants. Die Länge eines jeden beträgt $4\frac{1}{2}$ die Schiffsbreite oder 198 Fuß.

41 Fokbrassen, sind mit den nächstvorhergehenden von gleicher Länge.

42* Vorpardunen. Sie sind um $\frac{1}{8}$ kürzer als die großen Pardunen; 200 Fuß 5 Zoll, und $8\frac{5}{6}$ Zoll dik.

43* Vorbrampardunen. Diese sind um $\frac{1}{10}$ kürzer als die großen Brampardunen, nähmlich 252 Fuß lang, und $5\frac{5}{6}$ Zoll dik.

44* Vorstängewand. Die 5 Taue, aus welcher sie besteht, sind 126 Fuß 2 Zoll lang, und mit den vorhergehenden gleich $5\frac{5}{6}$ Zoll dik.

45* Püttingtaue, auf jeder Seite 2, die um $\frac{1}{8}$ dünner sind als die der großen Bramwand — $3\frac{1}{2}$ Zoll.

46* Vorstängestag. Der Abstand des Besanmasts vom Vorsteven giebt dessen Länge auf 110 Fuß 6 Zoll; die Dike hält $\frac{1}{4}$ Zoll weniger als das Stag der großen Stänge — $8\frac{3}{4}$ Zoll.

47 Vormarsefall. Die Länge des Kiels $2\frac{1}{4}$ macht dessen Länge 315 Fuß, und die Hälfte der Vorstängewand, dessen Dike beynahe 3 Zoll.

48 Vorstänge-Windreep. Die Länge und Breite des Schiffs zusammen zeigen, daß es 184 Fuß lang seyn muß; es ist um $\frac{1}{4}$ Zoll dünner als das Windreep der großen Stänge — $8\frac{1}{4}$ Zoll.

49 Vor-Marsetoppenants; sie sind 3 Faden oder 18 Fuß kürzer als die großen Marsetoppenants — 168 Fuß 6 Zoll.

50 Vor-Marsebrassen; sie sind ebenfalls 3 Faden kürzer als die großen Marsebrassen, folglich 192 Fuß lang.

51* Vorbramwand, besteht aus 2 Tauen, welche jedes 67 Fuß lang sind; die Dike ist $\frac{1}{8}$ geringer als die großen Bramwandtaue — $3\frac{1}{2}$ Zoll.

52* Vorbramstängestag. Es ist noch einmahl so lang als das Stag der Vorstänge, folglich 221 Fuß 2 Zoll, und $\frac{1}{4}$ Zoll diker als ihre Wand — $6\frac{1}{12}$ Zoll.

53 Vorbramfall. Die Kielslänge $1\frac{1}{2}$mahl zusammengerechnet bestimmt seine Länge auf 186 Fuß 7 Zoll.

54 Vor-Bramtoppenants. Jedes ist 3mahl so lang als die Vorbramstänge — 94 Fuß 5 Zoll.

55 Vorbrambrassen. Jede ist $1\frac{1}{3}$ so lang als das Schiff — 186 Fuß 7 Zoll.

56 Vor-Oberbrambrassen. Jede besorgt $1\frac{1}{2}$ die Länge des Kiels 250 Fuß, und ist $\frac{1}{5}$ dünner als die Vorigen.

57* Besanwand, besteht aus 5 Tauen, von welchen jedes 178 Fuß 5 Zoll lang, und $\frac{1}{3}$ dünner als die große Wand, folglich 6 Zoll dik ist.

58* Püttingtaue, auf jeder Seite 3, von der Dike der Wandtaue der Kreuzstänge — 4 Zoll.

59* Besanstag. Der Abstand des Besanmasts vom Fokmast ist das Maaß seiner Länge 115 Fuß 6 Zoll; seine Dike ist $1\frac{1}{2}$ der Besanswand — 9 Zoll.

60 Besans-Kardeel. Seine Länge beträgt $1\frac{1}{2}$, die des

Kiels 110 Fuß; seine Dike $^1/_4$ Zoll weniger als die Wand der Vorstänge — $5^1/_2$ Zoll.

61 Bagein-Brassen. Ihre Länge von 140 Fuß macht sie derjenigen des Kiels gleich.

62 Bagein-Toppenants. Ihre Länge mißt 2mahl die des Segelbalkens — 88 Fuß.

63* Pardunen der Kreuzstänge. Die Schiffsbreite $2^1/_2$ mahl bestimmt ihre Länge auf 110 Fuß. Ihre Dike ist derjenigen der Taue der Besanwand gleich, nähmlich 6 Zoll.

64* Pardunen der Kreuzbramstänge. Die Schiffsbreite 4mahl oder 176 Fuß macht ihre Länge, und ihre Dike ist derjenigen der Kreuzstängewand gleich — 4 Zoll.

65* Kreuzstängewand. Sie besteht aus 3 Tauen, deren Länge sich auf 93 Fuß 5 Zoll, und die Dike auf $^2/_3$ der Besanwand beläuft — 4 Zoll.

66* Püttingtaue, auf jeder Seite 2, so dik als die Taue der Kreuzbramwand.

67* Kreuzstängestag. Seine Länge beträgt $^2/_5$ der Schiffslänge — 56 Fuß; seine Dike ist $^3/_4$ Zoll mehr als die Kreuzstängewand — $4^3/_4$ Zoll.

68 Kreuzfall. Seine Länge ist der 4fachen Schiffsbreite gleich — 176 Fuß.

69 Kreuztoppenants. Man nimmt solche etwas länger als 2mahl die Schiffsbreite — 90 Fuß.

70 Kreuzbrassen. Sie haben die Länge der Bageinbrassen oder des Kiels — 140 Fuß.

71* Kreuzbramwand. Sie besteht aus 2 Tauen, jedes 46 Fuß 8 Zoll lang, die Dike derselben beträgt $^2/_3$ der Kreuzwandtaue, oder 2 Zoll $6^2/_3$ Strich.

72* Kreuzbramstångestag. Hat mit dem Stag der Kreuzstånge gleiche Långe, oder 56 Fuß, und ist ¼ Zoll dünner als dasselbe — 4½ Zoll.

73 Kreuzbramtoppenants. Sie haben die Långe der großen Oberbramtoppenants — 59 Fuß.

74 Kreuzbrambrassen. Ihre Långe ist derjenigen der großen Brambrassen gleich — 210 Fuß.

75 Besansgeren. Sie dienen bey verschiedener Richtung des Windes, die Besansruthe gegen das eine oder andere Bord des Schiffes zu halten.

76 Besansdirk. Ein Tau, womit das Oberende der Besansruthe höher aufgezogen wird.

77* Bugstag oder Bakstag. Am Vorende des Bugspriets, wie auch an dem des Klüferbaums, und hinten gegen den Bug befestigte Taue, welche die Stelle der Wandtaue vertreten.

78* Laufstag. Es besteht aus 2 Tauen, welche långs dem Bugspriet, von dessen Eselshaupt bis an den Bak, wo sie stark angezogen und befestigt sind, wie ein Geländer an beiden Seiten fortlaufen, und den Matrosen, die dort zu thun haben, zur Haltung dienen.

79* Wasserstag. Ein starkes, auf großen Kriegsschiffen doppeltes und dreyfaches Tau, welches den Bugspriet gegen den Vorsteven befestigt und den vordern Stagen entgegenwirkt. Seine Långe betrågt die ganze Breite und die halbe Tiefe des Schiffs — 54 Fuß; seine Dike hat einen Zoll weniger im Umfang als die Taue der Fokwand — 7⅚

80 Toppenants der Blinde. Die halbe Långe und ganze Breite des Schiffs zeigen die Långe von jedem an — 114 Fuß.

81 Trissen der Blinde. Eben die Taue, welche an den übrigen Raaen Brassen genannt werden. Die einfache Länge des Kiels und die doppelte des Segelbalkens bestimmen diejenigen einer jeden Trisse auf 228 Fuß.

82 Toppenants der Schiebblinde. Die Länge eines jeden stimmt 1½ der des Segelbalkens überein — 66 Fuß.

83 Trissen der Schiebblinde. Jede derselben ist so lang als der Kiel — 140 Fuß.

84* Parden. Taue, welche unter allen Raaen und unter dem Klüferbaum fortlaufen, und vermittelst kurzer Taue — Hanger genannt, — in gleichen Weiten aufgehalten werden, damit die Matrosen darauf stehen können, indem sie sich mit dem Oberleib gegen die Raaen halten, wenn sie etwas an diesen zu arbeiten haben.

Dritter Abschnitt.

Von den Segeln.

Die Menge der so sinnreich berechneten und angeordneten Theile des Schiffsgebäudes und seiner Zurüstung, die wir bis dahin betrachtet haben, ist jedoch keineswegs vermögend, dem Fahrzeuge eine bestimmte Bewegung mitzutheilen. Diese erhält es erst durch die Segel, welche mit eben soviel Scharfsinn und Ueberlegung als jene eingerichtet, nach richtigen Verhältnissen und Grundsätzen bestimmt, und in allerley Größen und Formen überall angebracht sind, um ja — scheint es — nicht den leisesten Hauch des Windes unbenuzt vorbeywehen zu lassen, und desto eher an den Ort seiner Bestimmung zu gelangen. „Das ganze Heer der Segel, welche

„an allen Masten und Stagen, in vier Etagen über und ne-
„ben einander geschwellt stehen, bieten dem Winde eine er-
„staunliche, nach jeder Richtung zu wendende Fläche dar, und
„liegen im schönsten Gleichgewicht.“ *)

Die Größe der Segel ist jedoch nicht bey allen Nazionen nach eben denselben Grundsäzen bestimmt, welches theils von der verschiedenen Bauart der Schiffe, theils daher rührt, daß man oft einem schlechten Segler durch größere Segel nachzuhelfen sucht. Einige glauben, man könne deren nie genug, andere hingegen, man könne ihrer leicht zu viele haben, und für beide Meinungen lassen sich Gründe anführen.

Ein nach Fregattenart gebautes und zugerüstetes Kriegsschiff kann 38 Segel führen; da aber sowohl die einen als die andern nicht auf alle Richtungen des Windes berechnet sind, folglich auch nicht bey allen Winden dienen können, so ist leicht begreiflich, daß die Segel destoweniger alle zugleich beygesezt werden können, da die einen den andern den Wind auffangen und vorenthalten, diese aber nicht nur ohne Nutzen, sondern sogar hinderlich seyn würden. Eine Fregatte mit allen Segeln ist also in der Wirklichkeit ein Unding, und Gemählde, Zeichnungen und Kupferstiche, die eine solche vorstellen, widersprechen eben so sehr der Vernunft als der Wahrheit. **)

---

*) Taschenbuch der Reisen. 1802. Seite 12.

**) Ueberhaupt ist es höchst selten, auf Gemählden und Kupferstichen Schiffe zu sehen, die nicht gegen die jezige Bauart und Zurüstung sündigten; dieß ist vorzüglich in Büchern der Fall, wo man sich begnügt, nicht nur veraltete Schiffe, sondern solche Zeichnungen zu kopiren, die nie-

Die Segel werden aus guter Leinwand, welche eigends dazu aus Hanf verfertigt, und von dreyerley verschiedener Stärke ist, zusammengenäht; zu den größten wird auch das stärkste, zu den kleinern das leichtere Segeltuch genommen. Die Segel haben entweder nach ihrer Gestalt und Einrichtung allgemeine, oder nach den Stellen, wo sie angebracht sind, besondere Benennungen; z. B. Raasegel, Stagsegel, Leisegel, Gaffelsegel, Baumsegel, Wassersegel und noch eine Menge anderer, auf deren Erklärung ich mich eben so wenig, als auf diejenige alles Tauwerks einlassen kann, sondern ich schränke mich blos

---

mahls richtig waren. So vervielfältigen und verewigen sich irrige Vorstellungen, denen es nicht wenig zuzuschreiben ist, daß noch so viele falsche Begriffe und so große Unwissenheit über diesen Gegenstand allgemein sind. Und dennoch läßt man sich beygehen, über die Landung in England abzusprechen!!! Nicht weniger verstoßen auch oft die besten und theuersten Gemählde und Kupferstiche gegen die Verhältnisse der Richtung und Stärke des Windes und die Anzahl und Wendung der beygesetzten Segel. Dieser Fehler ist aber weit verzeihlicher als der Erstere, denn es gehört Erfahrung und eine vollständige Kenntniß jener Verhältnisse und überhaupt aller Schiffsmanöver dazu, um ihn zu vermeiden. Wenn der Zeichner nicht selbst auf dem Meere und in allen Lagen und Umständen gewesen ist, die er darstellen will, so ist es unmöglich, daß er etwas Fehlerfreyes herausbringe. Wer etwas vollkommenes leisten will, der muß sich ausschließlich diesem Zweige der Mahlerey widmen und so ganz davon beseelt seyn, daß er auch im schreklichsten Sturme, in der augenscheinlichsten Gefahr nur für das Mahlerische derselben Sinn und Gefühl hat, und wie Vernet, der sich in einer solchen Lage befand, ausrufen kann: o que c'est beau!

auf die vorzüglichsten ein, deren man sich auf den meist gebräuchlichen Kriegsfahrzeugen bedient, und fange auch wieder bey'm grosen Mast an. Figur 18 und 19..

1. Groses Segel. Es ist oben und unten 32 Ellen breit, 17 hoch, und hält überhaupt 544 Ellen. Es hat 2 Reihen Refen, um es nach Erfoderniß kleiner zu machen, und ist übrigens nicht das gröste Segel, sondern hat diesen Nahmen wohl allein von dem grosen Mast, und der grosen Raa, wo seine Stelle ist.

2. Groses Marssegel. Es ist oben 21, unten 32 Ellen breit und 25 hoch; seine ganze Fläche beträgt 652 Ellen, und hat 3 Reihen Refen.

3. Groses Bramsegel, hat oben 15, unten 21 Ellen Breite, 11 Höhe oder Tiefe, und 198 Ellen Fläche; es hat keine Refen.

4. Groses Oberbramsegel. Da sie selten gebraucht werden, so fehlt mir — wie auch bey mehrern andern, — die Angabe der Gröse; sie liese sich zwar leicht durch die Höhe der Bramstänge und die Länge der Bramraa berechnen; es würde aber überflüssig seyn, da das Verhältniß und die Uebereinstimmung des ganzen Segelwerks hinlänglich bemerkbar ist.

5. Groses Stagsegel, ist, wie die meisten Segel dieser Art, ein Dreyek, oben spizig, unten 20 Ellen breit und 19 hoch, im ganzen 190 Ellen groß.

6. Groses Stängestagsegel, hat 17 Ellen Breite und 18 Höhe; gröstentheils ist die vordere Eke gegen den Mast abgestumpft, oder vielmehr hat man es von dieser Eke abwärts verlängert, um ihm eine grösere Fläche zu geben;

diese kürzere Seite, welche der Sprung genannt wird, und $^1/_3$ der Höhe beträgt, bringt den Flächenraum auf 214 Ellen.

7. Flieger. Er führt an einem Leiter, welcher ein in der Richtung des Stags gespanntes Tau ist, über obigem Segel herab.

8. Großes Bramstänge-Stagsegel. Es ist kleiner als der Flieger, hat 13 Ellen Breite, 14 Höhe, und überhaupt 91 Ellen.

9. Flieger über obiges Segel; er ist kleiner und wird selten gebraucht.

10. Große Leisegel oder Seitensegel. Sie hangen zu beiden Seiten des großen Segels an den Spieren der großen Raa; ihre Breite ist oben 9, unten $11^1/_2$, ihre Höhe 19, und ihre ganze Größe $199^1/_2$ Ellen.

11. Große Marsleisegel. Gleich über den vorhergehenden, zu beiden Seiten des großen Marssegels, sind sie an Raaen befestigt, welche an den beiden Noken der großen Marseraa angehängt sind; sie haben oben $5^1/_2$, unten 9, und in der Höhe $26^1/_2$ Ellen, und jedes mißt überhaupt $192^1/_4$ Ellen.

12. Große Bramleisegel. Sind an der großen Bramraa zu beiden Seiten des großen Bramsegels angebracht.

13. Große Wassersegel. Sie sind unter den großen Leisegeln zu beiden Seiten des Schiffs angehängt, werden aber nur bey ganz stillem Wetter beygesezt, denn sonst tauchen sie ins Wasser, — daher ihr Nahme, — und verzögern die Fahrt des Schiffs.

14. Fokſegel, oder blos Fok, von dem der Vormaſt ſeinen Nahmen hat; er iſt unten und oben 30 Ellen breit, 16 hoch, und hält überhaupt 480 Ellen Flächenmaaß; er iſt mit 2 Reihen Refen verſehen.

15. Vor-Marsſegel. Es iſt oben 18, unten 29 Ellen breit, 22½ hoch, und hält 529 Quadrat-Ellen.

16. Vor-Bramſegel. Oben 13, unten 19 Ellen breit, 9½ hoch, im Ganzen 152½ Ellen.

17. Vor-Oberbramſegel wird eben ſo ſelten gebraucht, als das große Bramſegel, und iſt etwas kleiner als ſolches.

18. Vorſtagſegel oder auch Sturmfok genannt, weil es im Sturme oft von allen Segeln ganz allein beygeſezt wird; es iſt 16 Ellen breit, 17 tief, und hält überhaupt 136 Ellen.

19. Vorſtänge-Stagſegel. Die Breite iſt 15, die Tiefe 16, und die ganze Größe 120 Ellen.

20. Vor-Flieger. Ein Stagſegel, das etwas kleiner als das Vorhergehende iſt.

21. Vorbramſtänge-Stagſegel oder Klüfer. Den leztern Nahmen führt dieſes Segel nur dann, wenn es nicht am Vorbramſtängeſtag, ſonderm an einem Leiter von der Vorbramſaling herabfährt; es iſt 14 Ellen breit und 24½ Ellen hoch, und hält überhaupt 171½ Ellen.

22. Blinde. Ein Segel an der Blindenraa am Bugſpriet; es iſt oben und unten 21 Ellen breit und 9 Ellen hoch; man hat dazu 189 Ellen nöthig.

23. Schiebblinde. Ein Segel an der Schiebblindenraa am Klüferbaum; es iſt oben 15, unten 21 Ellen breit, und 14 hoch, überhaupt 25 Ellen groß. Zum Vorwärtsbringen

tragen diese beiden Segel wenig bey, wohl aber zum Wenden und Abfallen.

24. Fokleisegel hängen an Spieren zu beiden Seiten des Foks. Sie haben die gleiche Größe wie die großen Leisegel.

25. Vormarsleisegel sind an beiden Noken der Vormarseraa mit Leiraaen aufgehängt. Sie sind eben so groß als die großen Marsleisegel.

26. Vor-Bramleisegel. Sie sind an beiden Seiten des Vorbramsegels angebracht.

27. Vor-Wassersegel. Sie hängen unter den Fokleisegeln.

28. Besansegel oder Besan. Ist ein Ruthensegel, oben und unten 23 Ellen breit; die Höhe vorn am Mast ist 24, und hinten an der Ruthen-Nok 36, und in allem 690 Ellen groß.

29. Kreuzsegel. Seine Breite beträgt oben 15, unten 21, die Tiefe 13, und die ganze Größe 243 Ellen.

30. Kreuzbramsegel. Es hat in der holländischen Sprache den seltsamen Namen Gretchen Vandyk; ist oben 9, unten 15 Ellen breit, aber nur 6 hoch und 72 Ellen groß.

31. Besan-Stagsegel, auch wohl der Affe genannt; es hat gewöhnlich einen Sprung und ist 17 Ellen breit, 18 tief, und 153 Ellen groß.

32. Kreuzstänge-Stagsegel, ist 15 Ellen breit und 16 hoch, und besteht aus 120 Ellen.

33. Kreuzbramstänge-Stagsegel, wird selten gebraucht, und ist verhältnißmässig kleiner als das vorige.

34. Kreuzflieger oder Oberkreuzbramstänge-Stagsegel, ist kleiner, und wird noch seltener gebraucht als das vorhergehende.

35. Kreuzleisegel. Es hängt wie die andern Marsleisegel an den beiden Nokken der Kreuzraa an den Seiten des Kreuzsegels.

36. Kreuzgaffelsegel. Ein Segel über dem Besan an der Kreuzstänge, das aber nur höchstselten beygesezt wird.

37. Brodwinner oder Treiber. Ein Leisegel, welches an einer Raa an die Nok der Besansruthe gehängt, und vermittelst einer Stange oder Spier, welche über die Seitengallerie hinaus liegt, ausgespannt wird.

38. Wassersegel. Ein Segel, das man noch an der Spier des Brodwinners aussezt.

Dies sind die Segel eines fregattisch-gebauten Kriegsschiffes. Man sucht die Bewegung und Richtung derselben beständig zu vervollkommnen. Der englische Kapitain Cowan hat die Verfertigung der Segel für Schiffe von allen Größen verbessert und dafür ein Patent erhalten. Die nebenstehende Tabelle III. dient zur Uebersicht der Größe der vorzüglichsten Segel auf Schiffen von jedem Range.

Fünftes Hauptstück.

Die Ausrüstung.

Navigateurs guerriers les Anglais sont des sages.
Uranie à leurs soins doit ses plus beaux ouvrages.
Sur deux rangs prolongés des tonnerres d'airain
De leurs pompeux vaisseaux viennent armer le sein,
Qui voguent fiérement sur l'onde qui bouillonne;
L'éclair sort de leurs flancs, le feu luit, l'airain tonne,
Et rangés en bataille offrent à l'ennemi
Un mur, ceint par la foudre, et sur l'onde affermi.

La Navigation. Poëme.

Die Ausrüstung begreift die Anker und Ankertaue, die Schluppen und Boote, das schwere Geschüz und alle übrigen Waffen nebst der dazu gehörigen Munizion aller Art, endlich die Lebensmittel von jeder Gattung. Die Menge und Größe derselben richten sich nach derjenigen des Schiffs und nach seiner Bestimmung.

Schon der Bau und die Zurüstung der Schiffe gab Gelegenheit, zu bemerken, daß die verschiedenen und zahlreichen Theile derselben nach den genauesten und richtigsten Verhältnissen berechnet und bestimmt sind. Die Größe des Schiffs ist schon im Risse festgesezt; die Menge, Größe und Gestalt aller Theile beziehen sich genau darauf, und man pflegt zu

sagen: man hat ein Schiff von 74 Kanonen auf den Stapel gelegt, obgleich kaum noch die ersten Kielstüke gelegt wurden. Von der Größe des Schiffs hängt nicht nur die Anzahl, sondern auch der Kaliber des Geschüzes ab; denn ein Schiff von 100 Kanonen trägt schwereres Geschüz als eines von 80, und dieses wiederum schwereres als eines von 60 Kanonen, wie die Tabelle VIII. deutlich zeigt. Die Anzahl und der Kaliber der Kanonen bestimmen die Stärke der Schiffsmannschaft, da jene durch diese in Thätigkeit gesezt werden müssen. Nach der Stärke der Schiffsmannschaft muß die Menge der Lebensmittel, und nach der Anzahl der Feuerschlünde die der Munizion berechnet und angeschafft werden, und mit dem Umfange, den sie einnehmen, steht hinwieder der Schiffsraum im Verhältniß. Eines fließt immer aus dem andern, und es darf eben so wenig etwas fehlen, als wegen dem genau abgemessenen Raume etwas Ueberflüssiges an Bord seyn.

Die Bestimmung der Schiffe hat natürlicher Weise grossen Einfluß auf ihre Ausrüstung. Da der Angriff oder die Vertheidigung die Hauptbestimmung eines Kriegsschiffs sind, so sind Mannschaft und Geschüz Haupterfordernisse seiner Ausrüstung. Auf einem Handelsschiffe hingegen ist Erstere fast ausschließlich auf die Bewegung, und Lezteres blos auf die dürftige, oft nur scheinbare Nothwehre berechnet, indem wohl der vierte oder dritte Theil der Stükpforten mit hölzernen Kanonen besezt sind, die jedoch nicht selten den beabsichteten Zwek — Achtung einzuflößen — erfüllt haben. *)

---

*) Es geschieht auch wohl, doch höchst selten, daß auf einem Kriegsschiffe zwey oder vier der vordersten Kanonen

Ferner kömmt es darauf an, ob? und auch mit wem? man in Krieg verwikelt sey; wohin die Reise geht; wenn? und wo? das Schiff anlegt, das ist, auf welchen Rheeden oder in welchen Häfen es verweilen werde; ob es daselbst Lebensmittel und andere Schiffsbedürfnisse in hinlänglicher Menge, von vorzüglicher Güte und zu wohlfeilern Preisen ankaufen könne, welche zuweilen durch Briefwechsel, oder durch die Konsuln, oder auch durch eigends zu diesem Endzwek dahin gesandte Kommissarien schon im Voraus bestellt und angekauft werden.

Erster Abschnitt.

Von den Ankern und Ankertauen.

Alle vorherbenannten und erklärten Theile der Zurüstung hatten mittelbar oder unmittelbar den Zwek, die Bewegung und den Lauf des Schiffs zu bewirken, zu befördern, und ihm seine Richtung zu geben. Die Absicht hingegen, welche man durch die Anker nebst allem, was dazu gehört, zu erreichen sucht, ist jenem geradezu entgegengesezt, indem vermittelst der-

---

aus Holz gedrechselt sind, weil die berechnete Zahl und Kaliber der Kanonen zu schwer sind. Gewöhnlicher aber nimmt man zu der obern Lage — wenigstens zu dem vor dem grossen Mast befindlichen Theile, — Stüke von kleinerem Kaliber, folglich leichtere als die, welche das Schiff seiner Größe nach tragen sollte. Dergleichen abgenöthigte Auskunftsmittel sind immer Folge und Beweis einer übelberechneten Bauanlage oder einer mislungenen neuen Idee, oder fehlerhafter Ausführung.

selben die Fahrt des Schiffs gehemmt, und dasselbe auf einer Stelle festliegend gehalten werden soll, damit es weder durch Winde noch Ströme fortgetrieben werde.

Der Gebrauch der Anker ist schon sehr alt, und nach alten Denkmählern waren die Anker der Alten beynahe eben so gestaltet wie die jezt gebräuchlichen, nur fehlt bey allen das Querholz, — der Ankerstok genannt, — ohne welches aber sich der Anker flach auf den Grund legt und folglich nicht in denselben eingreifen kann.

Der Anker ist ein schweres und sehr starkes eisernes Werkzeug, welches Figur 16 im Grunde nebst der Boye, und auf der Titelvignette etwas vergrößert vorgestellt ist, und aus folgenden Theilen besteht. Der Schaft a hat 16 Fuß Länge, die sich zur Dike wie 18 zu 1, auch wohl wie 16 zu 1 verhält. Der Ankerring b, an welchen das Ankertau festgebunden ist; dann der Ankerstok cc, der aus zwey gleichen, durch eiserne Banden zusammengehaltenen Stüken Holz besteht, in welche zwey Zapfen des Ankers genau einfugen, um das Umdrehen zu verhindern; der Ankerhals d ist der stärkste Theil des Ankers unten, wo die Ankerarme ee angeschmiedet sind, welche mit dem Schaft zusammen das Kreuz genannt werden; am Ende der Ankerarme sind die Ankerhände oder Flügel ff angebracht, welche den Grund fassen, und nicht leicht ausreissen können.

Das Gewicht der Anker wird auf verschiedene Art berechnet. In Holland wird die Länge und Breite des Schiffs addirt, und die herausgekommene Summe mit der nämlichen Breite multiplizirt, die Hälfte davon zeigt das Gewicht des Pflichtankers als des schwersten von allen an:

140 + 44 = 184 × 44 = 8096 : 2 = 4048. So stehen die Anker jederzeit mit dem Schiff im genauesten Verhältniß. Die beygefügte Tabelle IV. zeigt die stufenweise Verminderung des Gewichts der übrigen Anker, sowohl in Beziehung auf den Rang der Schiffe, als auf die Schwere des Pflichtankers.

Jedes Kriegsschiff führt gewöhnlich 4 bis 5 schwere Anker, und 2 Werfanker, welche viel leichter als jene sind. Der Pflichtanker, der nur in der äussersten Noth gebraucht wird, liegt auf dem Bug des Schiffs an Steuerbordsseite. Der Raumanker liegt gemeiniglich auf dem Zwischendek mit einem Arm in der Vorluke, um ihn im Falle der Noth gebrauchen zu können, daher er auch der Nothanker genannt wird. Der Buganker liegt vorn auf dem Bug an Bakbordsseite, und wird nur in großen Stürmen gebraucht. Der tägliche oder Tagsanker heißt so, weil man ihn täglich gebraucht, wenn man vor Anker liegt; sonst liegt er auf der Fokrüste an Bakbordsseite. Der Teyanker liegt an Steuerbordsseite und wird gebraucht, wenn ein zweyter Anker nöthig ist, damit einer das Schiff der Fluth und der andere der Ebbe entgegenhalte, welches man Verteyen nennt. Der schwerere Werfanker liegt neben dem Buganker, der leichtere liegt auf dem Zwischendek vorn im Bug. In den Ringen des Pflichtankers, des Tagsankers und des Teyankers sind die Enden der dazu gehörigen Taue immer festgebunden, so daß sie beständig zum augenbliklichen Gebrauche bereit sind; hingegen sind der Raum- und der Buganker nicht an ihren Tauen befestigt, sondern dies geschieht erst, wenn die Vorsicht es verlangt.

Tabelle IV.

Gewicht der Anker nach dem Rang der Schiffe.

	1ster Rang. Pfund.	2ter Rang. Pfund.	3ter Rang. Pfund.
Pflichtanker . . .	5600 bis 6000	4500 bis 5000	3600 bis 4000
Raumanker . . .	5500 — 5800	4400 — 4600	3550 — 3800
Buganker . . .	5400 — 5600	4300 — 4500	3500 — 3700
Tagsanker . . .	5300 — 5400	4200 — 4300	3450 — 3550
Teyanker	5200 — 5300	4100 — 4200	3400 — 3500
Schwerer Werfanker	1000 — 1200	900 — 1000	860 — 900
Leichter Werfanker .	650 — 680	600 — 650	550 — 600
Summa .	28,650 — 29,980	23,000 — 24,250	18,910 — 20,050

	4ter Rang. Pfund.	5ter Rang. Pfund.	6ter Rang. Pfund.
Pflichtanker . . .	3200 bis 3600	2900 bis 3400	1800 bis 2500
Raumanker . . .	3150 — 3400	2850 — 3000	1750 — 2200
Buganker . . .	3100 — 3200	2810 — 2900	1700 — 2000
Tagsanker . . .	3050 — 3150	2750 — 2850	1650 — 1850
Teyanker	3000 — 3100	2500 — 2700	1600 — 1800
Schwerer Werfanker	700 — 800	600 — 650	300 — 500
Leichter Werfanker .	400 — 500	350 — 400	180 — 350
Summa .	16,600 — 17,750	14,760 — 15,900	8980 — 11,200

Ausser jenen Ankern hat man noch kleine drey- oder vierarmigte Anker, die aber zum Unterschied Dreggen genannt werden; die größern dienen den Schluppen und Booten zum Ankern; die kleinern aber werden bey'm Entern gebraucht, und daher Enterdreggen oder Enterhaken genannt.

Die Anker werden an die Ankertaue festgebunden, deren anderes Ende an das Schiff oder vielmehr in demselben befestigt ist. Da diese Taue eine so ungeheure Last, als große Kriegsschiffe sind, gegen die oft sehr heftige und vereinigte Wirkung der Winde und Strömungen festhalten müssen, so sind sie auch von außerordentlicher Dike und Stärke, und werden daher schwere oder Haupttaue, auch Kabel genannt.

Wenn man blos von Tauen ohne weiteres Beyfügen spricht, so werden gemeiniglich Haupttaue darunter verstanden; ist hingegen die Rede blos von Kabeln oder Kabeltauen, ohne nähere Bestimmung, so betrifft sie blos die Taue der Werfanker, welches die leichtesten und dünnsten von allen Ankertauen sind.

Die Ankertaue werden aus drey dünnern Tauen, welche man Kardeelen nennt, gewunden; jedes Kardeel ist wieder aus drey Duchten oder Theilen gedreht; diese werden dreyschäftige Taue genannt. Man hat aber auch vierschäftige Taue, welche aus vier Kardeelen gewunden sind, und in der Mitte einen leeren Raum haben, der mit einem leichtgewundenen Tau — das Herz genannt, — ausgefüllt wird.

In Spanien, Portugall, Italien und in andern Ländern, wo der Hanf selten und theuer ist, werden für

leichtere Schiffe auch viele Taue aus dem Bast des Feigenbaums oder aus einer Art Binsen gedreht, welche die Alten Spartum nannten, und eben dazu gebrauchten; noch jezt sind sie im mittelländischen Meere unter dem Nahmen Sparton bekannt. Die davon gemachten Taue sind sehr stark, und halten im Wasser lange aus.

In der Berechnung der Dike der Ankertaue befolgt man verschiedene Theorieen. Einige nehmen für jeden Fuß der Schiffsbreite einen **halben** Zoll für den Umfang der Taue 44 : 2 = 22 Zoll. In Holland ist die Berechnungsart zusammengesezter. Man addirt die Länge und Breite des Schiffs und schneidet die lezte Ziffer davon ab; die zwey vornstehenden geben das Maaß des Umfanges des schwersten Taues an; 140 + 44 = 184. Diese Berechnungsart giebt 18 Zoll, folglich eine geringere Dike als die vorhergehende.

Die Ankertaue sind gewöhnlich 150 Faden oder Klaftern, oder 900 Fuß lang, und bey dieser Länge und der berechneten Dike müssen sie wenigstens das doppelte Gewicht des Ankers haben, zu dem sie gehören, und davon benannt werden. Die Taue der Werfanker sind nur 125 Faden lang. Man hat auch Kabel, die nur 120 Faden Länge haben. Leztere dient unter dem Nahmen **Kabellänge** zum Maaß, der Entfernung, in welcher die Schiffe einer Flotte von einander segeln, und zu andern ähnlichen Bestimmungen großer Weiten. Die gegenüberstehende Tabelle V. zeigt bey bestimmter Länge und Dike das Gewicht der Ankertaue.

Es ist nicht üblich, dieselben länger als 150 Faden zu machen, obgleich man wohl zuweilen im Fall ist, längere nöthig zu haben, wenn man in sehr tiefem Wasser ankern muß, wel-

Tabelle V.

Gewicht der Ankertaue.

Ein schweres Tau von 150 Faden Länge.		Ein Kabel von 125 Faden Länge.	
Umfang.	Gewicht.	Umfang.	Gewicht.
22 Zoll	Pfund 12600	8 1/2 Zoll	Pfund 1650
20 —	— 10490	8 —	— 1450
19 —	— 9650	7 1/2 —	— 1320
18 —	— 8600	7 —	— 1200
17 —	— 7490	6 1/2 —	— 1085
16 —	— 6550	6 —	— 920
15 —	— 5760	5 1/2 —	— 780
14 —	— 5052	5 —	— 620
13 —	— 4284	4 1/2 —	— 500
12 —	— 3672	4 —	— 400
11 —	— 3120	3 1/2 —	— 310
10 1/2 —	— 2870	3 —	— 250
10 —	— 2590	2 1/2 —	— 190
9 —	— 2170		

ches zwar selten in mehr als 40 Faden lothrechter Tiefe zu geschehen pflegt, denn bey einem Sturm wäre Gefahr, das Tau zu zerreissen, oder durch die Bewegung des Schiffs den Anker aus dem Grund zu heben, wenn die Richtung desselben zu lothrecht wäre, welche durch den Winkel, welchen das Tau mit der Wasserfläche macht, leicht zu beurtheilen ist. Um das eine oder andere zu verhüten, verlängert man die Taue durch eine Splissung, indem an zwey Tauen das eine Ende losgewunden und zusammen verflochten werden. Das Titelkupfer stellt über der Vignette eine Splissung vor.

Ein Schiff von 74 Kanonen hat gemeiniglich 7 schwere Ankertaue und 2 Kabeltaue, welche im Kabelraume liegen, und zusammen 54000 Pfund und mit den Ankern 74000 Pf. wiegen.

Wenn man den Anker in den Grund des Meeres fallen läßt, um das Schiff an der Stelle festliegend zu halten, so so nennt man das in der Seesprache vor Anker gehen, vor Anker legen, auch kurzweg ankern. Wenn man aber den Anker aus dem Grunde hebt, so wird dies Ankerlichten genannt. Beides geschieht nach Umständen auf verschiedene Weise.

Bey'm Ankern wird entweder der auf dem Bug liegende Anker losgebunden und an den Krahnbalken — Figur 16 P — gezogen, und wenn alles bereit — klar — ist, so wird die Parturleine, — ein dünnes Tau, woran er allein hängt, — losgemacht, und er sinkt mit Gewalt in die Tiefe; das Ankertau, welches nach Verhältniß dieser Leztern aus dem Kabelraum in zureichender Länge heraufgebracht worden, läuft so lange nach, bis der Anker den Grund erreicht

hat, dann wird es nachgeschossen, bis seine Richtung mit der Wasserfläche einen Winkel von wenigstens 60, besser, von noch wenigern Graden macht, und nachher um die Beting — Figur 12 und 14, No. 36, — geschlagen, und bey stürmischer Witterung noch an die am Fußboden befindlichen eisernen Ringe festgebunden — gestopt. — Oder man läßt auch den Anker durch die Boote an die Stelle bringen, wo er liegen soll, und erst daselbst in die Tiefe fallen; in diesem Fall wird das Ankertau durch die Spille — Fig. 14, No. 29, — wieder soviel eingewunden als nöthig ist. Wenn der Anker den Grund faßt, wird man es bald gewahr, indem das Schiff die Wirkung desselben fühlt, und sich mit dem Vordertheil nach dem Anker dreht.

Alle Schiffe, welche auf Rheeden oder in Häfen ankern, müssen die im Grunde liegenden Anker mit Boyen versehen, weil es gefährlich ist, solches zu unterlassen; auch ist wegen dem Schaden, der für andere Schiffe daraus entstehen könnte, eine Strafe auf die Unterlassung gesezt. Das Tau, womit die Boye an den Anker gebunden ist, heißt das Boyreep. Siehe Boye und Boyreep im Wörterbuche.

Wenn man Verteyen will, läßt man das Tau des im Grunde liegenden Ankers, im Verhältniß zur Tiefe des Ankergrundes, nachfahren, läßt dann den Teyanker fallen, und windet das Tau von jenem wieder auf die Hälfte ein, so daß die Taue beider Anker gleich sind.

Wenn das Schiff auf solche Art verteyet liegt, so hängt es bey der Fluth am einen Anker und bey der Ebbe am

andern, indem es durch die Strömung in einem Halbkreise herumgetrieben wird; die beiden Taue werden dadurch übereinandergeschlagen und machen ein Kreuz, Fig. 20, g; kann es auf demselben Wege zurük, so sind die Taue wieder klar wie in h, geht es aber weiter nach i, über den zweyten Anker weg, dahin zurük, so machen die beiden Taue einen Schlag k; da dies aber verursacht, daß die Taue sich reiben, und daraus Gefahr entstehen könnte, so muß man entweder mit Hülfe der Strömung oder des Windes suchen, das Schiff auf gleichem Wege zurükzubringen, oder aber man läßt das Tau, welches nicht trägt, folglich nicht gespannt ist, völlig aus der Klüse schlüpfen, macht solches mit Hülfe der Boote wieder vom steifstehenden los, stekt dann das Ende wieder durch die Klüsen in's Schiff, und windet solches vermittelst der Spille auf die gehörige Länge ein; dies nennt man Taue klaren. Es geschieht auch wohl, wenn man nur vor einem Anker liegt, daß das Tau sich um den Ankerstok schlingt, so daß der Anker aus dem Grunde gerissen und triftig — treibend, schleppend, — werden kann; in diesem Falle muß sogleich ein anderer ausgeworfen und jener zurükgezogen werden.

Wenn das Schiff unter Segel gehen, das ist fortsegeln will, oder wenn es sonst seine Stelle verlassen soll, so muß es von dem Grunde losgemacht werden, welches auf verschiedene Art ausgeführt wird. Entweder wird der Anker gelichtet und wieder auf den Bug gelegt, oder er wird auf dem Grunde der See gelassen, und das Schiff macht sich auf eine oder andere Art vom Ankertau los. Das Lichten geschieht auf zweyerley Weise, Wenn man ihn mit den Boo-

ten lichtet, so wird das Boyreep durch eine Spille, die sich zu dieser Absicht im größten Boot befindet, aufgewunden, bis der Anker den Grund nicht mehr berührt; dann windet man das Ankertau ebenfalls in's Schiff, und zwar auf eben die Art, wie wenn der Anker auf folgende Weise gelichtet wird.

Weil auf großen Schiffen die Ankertaue zu dik und unbiegsam sind, als daß sie um die Spille gelegt werden könnten, so gebraucht man ein Tau, das 9 bis 12 Zoll im Umfange und in die Länge 6 Schiffsbreiten hat. Die Enden sind in e zusammengesplißt, so daß es einen Ring bildet, daher wahrscheinlich seine Benennung Kabelaring oder Kabelring kömmt; sonst heißt es auch Kabelaar oder Kabellarga (a Fig. 14). Von 5 zu 5 Fuß sind Knoten b — Mäuse genannt, — angebracht. Soll nun Anker gelichtet werden, so wird dieser Kabelring etliche Mahl um die Spille 29 geschlagen, dann auf die Rollen, welche sich an beiden Seiten der Luke 30 und vorn am Wasserbak 39 befinden, gelegt, und dann mit der Spille aufgewunden. Um nun das Ankertau c an den Kabelring zu befestigen, nimmt jeder Matrose, der zu dieser Arbeit bestimmt ist, eine Seising d, nähmlich ein dünnes, kurzes, flachgeflochtenes Endetau, welches er um das Ankertau und den Kabelring ein paarmahl umschlägt, so daß die Seising gerade an eine Maus zu liegen kömmt, hält die beiden Enden in der Hand fest und geht damit, so wie der Kabelring aufgewunden wird, bis an die Luke 32, welche zum Kabelraum führt, hier läßt er los und geht wieder zuförderst in den Bug, und fährt so mit 5—6 andern Matrosen, die das nähmliche thun, fort, bis das Ankertau ganz eingewunden ist. Man begreift leicht, daß auf

diese Art eigentlich das Schiff bis an die Stelle näher gewunden wird, wo der Anker liegt, und wenn dieser nun senkrecht steht, so sagt man: der Anker ist auf und nieder.

Oft wird an die Flotte Signal gegeben: auf und nieder zu winden, um in dieser Lage die lezten Befehle zum Lichten oder wieder Ankern zu erwarten. Um völlig Anker zu lichten wird nun derselbe aus dem Grunde gerissen, — was am schwersten hält, — und bis über die Wasserfläche hinaufgewunden. Wenn es heißt, der Anker ist vor dem Krahn, so bedeutet das, er sey so weit aufgewunden, daß er am Krahnbalken über Wasser hängt, von wo er auf den Bug gelegt wird.

Es treten jedoch zuweilen Umstände ein, die nicht Zeit gestatten, um die Anker zu lichten. In weniger dringendem Fall läßt man das Tau schlüpfen, das heißt, man nimmt das Tau von der Beting ab, und schiebt es ganz zu den Klüsen hinaus; damit es aber nicht sammt dem Anker verlohren gehe, bindet man gewöhnlich an das Ende eine Boye, um es gelegentlich wieder finden und einnehmen zu können. Ist aber gar kein Augenblik zu verlieren, und gebietet die äusserste Noth, so hakt man das Ankertau mit einem Beil entzwey, welches man den Anker — oder vielmehr den Kabel, — kappen heißt, um nur ohne Zeitverlust davon zu kommen. Auf Kauffahrteyschiffen muß der Kapitän vorher seine Leute zu Rathe ziehen, weil Gefahr ist, Tau und Anker zu verlieren. Kömmt man aber wieder an Ort und Stelle, so sucht man den gekapten Anker mit dem Fischtau zu fischen. Die Enden desselben sind an zwey nebeneinander rudernden Booten befestigt, die Mitte aber, welche mit Bley

oder Kanonenkugeln beschwert ist, schleppt zwischen beiden Booten auf dem Grunde; so fährt man hin und her, bis daß das Fischtau den emporstehenden Arm des Ankers umschlingt, welchen man dann mit dem Boyreep zu lichten sucht.

Zweiter Abschnitt.

Von den Schluppen und Booten.

Obschon in den mehrsten Schriften, welche irgend etwas von einer Seereise erwähnen, fast ohne Ausnahme viel von dem ersehnten Hafen vorkömmt, so ist es doch sehr selten, daß Schiffe, die nicht ein- und ausgeladen werden müssen, unmittelbar in den Hafen hineinfahren, sondern sie gehen größtentheils auf der Rheede vor Anker; und selbst das Beladen oder Entladen geschiehet oft auf diesem Ankerplaze vermittelst kleiner, dazu eingerichteter Fahrzeuge. Nur unter gewissen Umständen laufen größere Schiffe in den Hafen, und zwar erst einen oder mehrere Tage nach ihrer Ankunft auf der Rheede, welche ein Ankerplaz in einiger Entfernung vom Hafen oder vom Seestrande, und gewöhnlich durch umliegendes Land zum Theil eingeschlossen, oder durch vorliegende Inseln von der offenen See getrennt, vor ihren heftigen Bewegungen geschüzt und vor den stürmischen Seewinden gedekt ist.

Eine Rheede, ein Seehafen, bieten die lebhaftesten, die interessantesten Szenen rastloser Thätigkeit und Betriebsamkeit dar. Bald kommen Schiffe an, bald segeln andere ab, und gewähren durch die Verschiedenheit ihrer Flaggen und Wimpel ein sehr unterhaltendes Schauspiel. Die Kanonenschüsse, womit sie begrüßen oder Abschied nehmen, oder bedankt werden, hallen von den umliegenden Gestaden zu-

zurük. Hier wird ein Schiff aus dem Hafen bugsirt, weil es die Zeit der Ebbe versäumt hat, und doch den zur Abfahrt günstigen Wind benuzen möchte. Dort auf dem äussersten Rande des hohen Hafendammes steht eine Gruppe von Männern, Weibern und Kindern, die voll harrender Sehnsucht und mit unverwandten Augen nach einer heranrudernden Schluppe hinbliken, die von dem Fahrzeuge kömmt, das so eben den Anker fallen ließ. Andere winken jenem absegelnden Ostindienfahrer mit Hüten und Schnupftüchern Lebewohl und gute Reise nach. Links ist eine Brigantine beschäftigt, den Anker zu lichten. Durch eine Signalflagge und einen Kanonenschuß bedeutet sie ihrem noch am Lande befindlichen Boote, seine Rükkunft zu beschleunigen und den erwarteten Lootsen an Bord zu bringen. Rechts sind mehrere Handelsschiffe beschäftigt, entweder die mitgebrachten Güter zu entladen, oder zur bevorstehenden Seereise Ladung und Lebensmittel einzunehmen. Kleine Fahrzeuge, Schluppen und Boote wogen segelnd oder mit taktmäßigem Ruderschlag in beständiger Geschäftigkeit zwischen den größern Schiffen hin und her. Nahe am Hafen liegen die Arsenale und Magazine der Admiralität. In den geräumigen Vorhöfen sieht man in weiter Ausdehnung hier mehrere hundert Kanonen nach ihrem verschiedenen Kaliber geordnet; da eine eben so lange Reihe von Ankern verschiedener Größe; dort aufgestapelte Kugeln; weiterhin längs den Gebäuden unter den langen Schirmdächern aufgeschichtete Masten, Stängen, Raaen und anderes Holzwerk. Jenseits den Gebäuden sind die Schiffswerfte, wo mehrere Fahrzeuge auf dem Stapel liegen. Jenes Linienschiff ist bald zum Ablaufen fertig, jene Fregatte kaum angefangen. Dort,

wo der dike Rauch emporwallt, werden die auf der Seite liegenden alten Schiffe gekalfatert, andere sonst ausgebessert. Das betäubende Gehämmer der Schiffszimmerleute; das lärmende Gewimmel der Arbeiter und Seeleute; das dumpfe Getöse der Menschenmenge: alles athmet Leben und Regsamkeit und erzeugt einen angenehmen Taumel, der noch lange fortdauert, nachdem man sich vom Hafen entfernt hat, denn die Stadt selbst erinnert beständig an diesen zurük. Der Fischmarkt wimmelt von einer erstaunlichen Menge größtentheils lebendiger Fische, Seekrebse, Austern, Muscheln und anderer Seegeschöpfe, die an Größe, Gestalt und Farbe unendlich verschieden sind. Waaren, aus allen Gegenden der Erde, werden überall auf die anlokendste Weise zum Kaufe ausgestellt. Die Straßen sind von Kaufleuten, Juden, Matrosen, Soldaten, Lastträgern, Fuhrleuten, Frachtwagen und Schiebkarren angefüllt. Man hört um sich her von Bengalen, von Batavia, von Guadeloupe, von Surinam sprechen, als ob sie ganz in der Nähe lägen. Die fremdartigen Trachten, Farben und Sprachen von Menschen aus allen Welttheilen befördern und erhöhen die Illusion; man glaubt mehrere tausend Meilen von Europa entfernt zu seyn, und befindet sich — in London, Amsterdam, Marseille.

Die Schiffe gehen auf der Rheede vor Anker, um entweder auf einen günstigen Wind, oder auf die Ebbe und Fluth zum Ein- oder Aussegeln, oder auf einen Lootsen zu warten, oder um Lebensmittel zu einer weitern Reise einzunehmen, indem das Ein- und Auslaufen in den Hafen oft vielen Unbequemlichkeiten ausgesezt ist. Wenn aber die Schiffe auf einer offenen Rheede vor Winden und Wellen, oder im Win-

ter vor dem Eisgang nicht gesichert sind, oder eben in den vorliegenden Hafen zu Hause gehören, und ausgebessert oder abgetakelt werden müssen, oder aus andern dringenden Ursachen nicht vor Anker bleiben können, so laufen sie in den Hafen, der aber selten einen so weiten Umfang hat, um alle Fahrzeuge, die dahin kommen, fassen zu können. Wenn sie daher auf der Rheede vor Anker liegen, so unterhalten sie ihre Gemeinschaft mit dem Seehafen vermittelst der Schluppen oder Booten, von denen jedes Kriegsschiff nach Verhältniß seiner Größe 2, 3, und mehr hat. Kauffahrer haben gewöhnlich nur eine Schluppe und ein Boot. Die Schluppen sind vorzüglich zum Rudern eingerichtet, und haben wenigstens 4 bis 12 Ruder, welche aber Riemen genannt werden, zum Unterschied vom Steuerruder, welches ausschließlich und kurzweg Ruder heißt; doch werden die Schluppen auch zum Segeln und der Mast so eingerichtet, daß er niedergelegt werden kann; sie sind meistens mit Sprietsegeln versehen, doch habe ich in Portsmouth die Schluppe des den Franzosen weggenommenen Linienschiffs la Ville de Paris gesehen, welche zur Seltenheit ganz nach Fregattenart zugerüstet war.

Die Schluppe ist leichter und schmäler gebaut als ein Boot; hinten sind zur Bequemlichkeit Sizbänke, eine quer am Hintertheil und zwey an beiden Seiten angebracht, welche bis zur ersten Ruderbank fortlaufen. Hinter dem Rükensiz ist noch ein besonderer Siz für denjenigen, welcher das Steuerruder handhabt, welches gewöhnlich ein Unteroffizier ist, der die Ruderer kommandirt. Die bey den englischen Kriegsschiffen gebräuchlichen Barges, Pinassen und Cutters

of a Ship sind die vordersten Schluppen derselben. Ein holländisches Kriegsschiff von 74 Kanonen hat folgende Schluppen und Boote zu seinem Dienste. 1) Die Kapitäns-Schluppe, — und, wenn ein Admiral an Bord ist, auch eine Admirals-Schluppe, — ist zwar nicht die größte, hat aber den ersten Rang, und gewöhnlich 8—10 Ruderbänke. Diese Schluppen sind zum ausschließlichen Gebrauche dessen, nach dem sie benannt sind, sehr leicht, von eleganter Form, und geschmakvoll mit Oehlfarbe gemahlt. 2) Die vornehmste Schluppe nach ihr ist die sogenannte Labberlot, und hat 8—12 Ruderbänke. 3) Auf sie folgt entweder das große Boot oder die Barkasse von 12—16 Ruderbänken. Jenes hat Berghölzer, ist vorn sehr breit und läuft hinten scharf zu. Dicht am Vorsteven befindet sich eine Scheibe, über welche das Boyreep fährt, wenn es zum Ankerlichten gebraucht wird, zu welchem Ende auch eine querliegende Winde — Bratspille genannt, — daselbst angebracht ist. Die Barkasse hat keine Berghölzer, sondern, wie die Schluppen, nur Leisten, ist bey gleicher Größe leichter, vorn schmäler, und behält bis hinten zu fast die nähmliche Breite. Die Spille ist zwar auch im Vordertheil, hingegen die Scheibe zum Ankerlichten ist hier an einem krummen Balken, — die taube Jütte genannt, — befestigt, welche über den Hintersteven hinausragt. 4) Die kleine Schluppe hat die Größe und Gestalt der Kapitänsschluppe; die Offiziere bedienen sich gewöhnlich derselben. 5) Die Jölle, 6) das Boot, sind kleinere Boote von 6—8 Ruderbänken, womit kleine Gegenstände, hingegen mit der Barkasse oder mit dem großen Boot schwere Dinge, als Waßerfäßer u. dgl. ab- und zugebracht werden.

Jede Schluppe oder Boot hat ihre eigenen Ruderer, die unter einem Quartiermeister stehen, und immerfort dieselbe Schluppe zu bedienen haben, ohne sich miteinander zu vermischen; doch werden diejenigen, die sich wohl aufführen, von den Booten und Arbeitsschluppen auf die Offiziersschluppen befördert; vorzüglich sucht man für die Admirals- und Kapitänsschluppen schöne Bursche aus. Die Ruderer sind gewöhnlich junge rüstige Matrosen, welche schon zur See gewesen, aber doch noch nicht befahren sind; sie werden auch in der Behandlung des Kleingewehrs geübt, um die Mannschaft der bewaffneten Schluppen zu vermehren. Wenn die Schluppen neben oder hinter dem Schiffe liegen, oder wenn sie am Lande oder sonst irgendwo sich befinden, wo die Ruderer nicht zugegen sind, so hält immer einer von ihnen nach der Reihe darin Wache.

Auf der Rheede sind die Schluppen und Boote fast unaufhörlich in Thätigkeit. Wenn daher die See nicht in zu heftiger Bewegung ist, so liegen sie neben oder hinter dem Schiffe angebunden. Ist aber die See zu stark bewegt, oder man segelt auf offener See, so liegen sie entweder auf den Querbalken, oder auf dem vorräthigen Rundholz, wo sie mit Tauen, Blöken und Haken befestigt sind, oder sie hängen in der Gegend zwischen der großen Rüste und der Fokrüste aussen an beiden Seiten des Schiffs. Wenn man sich ihrer also bedienen will, so ist man jedesmahl genöthigt, sie auszusezen, und nachdem man sich ihrer bedient hat, wieder einzusezen. Beides geschieht mit eben denselben Takeln, jedoch auf entgegengesezte Weise.

Um die Schluppen und Boote auszusezen, hängt man zuerst die Haken der untern Blöke der Nok- und Seitentakel, des großen und Fokmasts in die am Vor- und Hintersteven der Schluppen befindlichen eisernen Ringe, und hebt solche vermittelst der Seitentakel in die Höhe, bringt sie dann mit den Noktakeln über Bord, streicht dann alle vier Takel zugleich, so daß sie geschwind und leicht auf's Wasser kömmt. Auf der Rheede werden die Schluppen und Boote gewöhnlich alle Morgen ausgesezt und alle Abend wieder eingesezt.

Dritter Abschnitt.

Das Geschüz.

Das schwere Geschüz ist unstreitig die wirksamste Waffe auf einem Kriegsschiffe, welche zwar nicht immer am meisten Leute tödtet und verwundet, dagegen aber die feindlichen Schiffe zertrümmert und in den Grund bohrt, oder doch wenigstens entmastet und ausser Stand sezt, sich zu vertheidigen und zu bewegen. Da es hier nicht, wie zu Lande der Fall ist, durch die Schnelligkeit der Bewegung eines jeden einzelnen Stüks die Wirkung des größern Kalibers zu ersezen, indem die Stüke von dem Schiffe getragen werden und auf der Stelle bleiben, so lehrt die Erfahrung, daß das Geschüz von sehr schwerem Kaliber das vortheilhafteste, folglich dem Leichtern vorzuziehen ist. Daher wird jezt auf Fregatten dasselbe in einer einzigen Lage aufgestellt, und besteht aus 24, auch wohl aus 36 Pfündern, welches die beiden vorzüglichsten Kaliber sind, indem 48 Pfünder das Schiff überladen und die

Mannschaft zu sehr ermüden; sie werden auch nur auf den größten Schiffen von 110, und mehr, Kanonen noch gebraucht.

Das schwere Geschüz auf den Kriegsschiffen besteht aus Kanonen, aus Karonaden und aus Drehbassen von verschiedenem Kaliber.

Die Kanonen sind so allgemein bekannt, daß eine weitläuftige Beschreibung derselben sehr überflüßig wäre. Ich beschränke mich daher nur auf dasjenige, wodurch ihre Einrichtung sich von der zu Lande unterscheidet.*)

Auf der holländischen Flotte gab man — 1780 - 1784 — den eisernen Kanonen aus Schweden vor den Metallenen den Vorzug, weil sie sich, — nach der Behauptung der Konstabeln, — nicht so geschwind und stark erhizten wie die Leztern, folglich nicht so oft abgekühlt werden mußten, und daher nicht

---

*) Tommaso Diamanti in Rom hat eine Kanone erfunden, deren Konstrukzion von der bisherigen ganz verschieden ist, aber nicht weniger solid und weit sicherer bey'm Abfeuern seyn soll, die nicht von vorn, sondern von hinten geladen wird. Besonders nüzlich würde diese Erfindung auf Kriegsschiffen seyn, wo das Laden so unbequem ist. Er behauptet, daß künftig eine solche Kanone, welche nur von drey Artilleristen bedient wird, doppelt soviel leisten werde als eine gewöhnliche. Das Laden soll einfach, schnell und untrüglich seyn, und selbst im Dunkeln könne nicht gefehlt werden. Durch eine einzige Bewegung öffnet und schließt sich der hintere Theil der Kanone. Er will auch ein unfehlbares Mittel angeben, die Gefahr zu vermeiden, welche aus der Erhizung der Kanone entsteht. (Siehe Kotzebue's Erinnerungen aus Italien, 3ter Band, Seite 52.)

so leicht zersprangen; was jedoch mit der Meinung vieler kundigen Artilleristen im Widerspruche steht. Nur in der Kajüte stehen gewöhnlich metallene Kanonen, weil sie dadurch schöner und geräumiger wird.

Sowohl um die eisernen Kanonen vor dem Einfluß der Feuchtigkeit zu bewahren, als um ihnen ein schöneres Ansehen zu geben, pflegt man sie von der Traube bis an das Halsband mit schwarzer Oehlfarbe, das Halsband selbst und den Kopffriesen roth, und die Fläche der Mündung weiß zu bemahlen; die Windpfropfen, welche die Mündung verstopfen, damit das Seewasser nicht eindringe, sind schwarz, und stechen auf dem weißen Umkreise sehr gut ab. Oben, vom Zündloche bis über den Kopffriesen, ist eine weiße Linie gezogen, welche zeigt, ob man die Kanone rechts oder links zu richten habe; an jeder Seite des Stüks läuft eine ähnliche Linie, 90 Grade von jener, vom Bodenstük bis an die Mündungsfläche, an welchen man sehen kann, ob höher oder nidriger gerichtet werden müsse. Freylich giebt dies keine genaue Richtung, allein bey der schwankenden Bewegung des Schiffs ist sie größtentheils hinreichend, und eine genauere, auch bey der besten Richtmaschine, selten möglich.

Die Karonaden wurden zur Zeit des nordamerikanischen Krieges von dem Schottländer Carron erfunden, und nach ihm benannt, und sind vorzüglich zum Gebrauch auf den Flotten berechnet. Sie scheinen auch wirklich ihrem Endzweke sehr gut zu entsprechen. Dieser war, ein Geschüz zu haben, das bey schwerem Kaliber leichter als das Gewöhnliche wäre. Um diese schwer zu vereinigenden Eigenschaften miteinander zu verbinden, that man gern Verzicht auf

einen Theil der Genauigkeit und der Schußweite, da ohnedies die wogende See dem Schiffe jene schwankende Bewegung, folglich dem Geschüz eine mobile Grundlage giebt und seine Wirkung ungewiß macht. Die Britten ahmen jenem Krieger nach, welcher, um der Kürze seines Schwerdts das Fehlende zuzusezen, dem Gegner näher auf den Leib gieng, denn sie fangen nicht eher zu feuern an, bis sie dem Feind auf einen Pistolenschuß nahe sind, und hier thun die Karonaden eine zerstörende Wirkung. Auch wurden um das Jahr 1790 eine große Menge derselben gegossen. Sie sind jedoch weder so allgemein eingeführt, daß sie die Kanonen verdrängt hätten, noch ausser England so allgemein bekannt, daß oft die Rede davon wäre *). Indeß führte man sie schon 1782 auf den holländischen Kriegsschiffen, aber nur in geringer Anzahl ein.

---

*) Im neuen militärischen Journal, Hannover, im Verlage der Helwingschen Hofbuchhandlung, 1791, 8tes Stük, Seite 312, und im Mars, einer allgemeinen militärischen Zeitung, Berlin in der Himburgschen Buchhandlung, 2ten Bandes 2ter Heft, No. X. S. 155, sind Nachrichten von diesen Karonaden eingerükt, aus welchen der nachfolgende Auszug entlehnt ist. Im ersten Bande der Militär-Encyklopädie von Müller, Seite 107, heißt es: daß die Karonaden in der Schlacht am 12ten April 1782 viel zum Siege der brittischen Flotte unter Admiral Rodney über die französische unter dem Grafen von Grasse beygetragen habe. Jene bestand aus 37, diese aus 35 Linienschiffen; jene führte 2714 Kanonen und Karonaden, diese 2628 Kanonen. Der Erfinder ward von einer französischen Kanonenkugel getödtet, ehe er das Vergnügen hatte, den Effekt seiner Erfindung zu sehen.

Die Karonade ist ein Kammergeschüz. Aus den beygefügten Figuren 21 und 22 sieht man gleich, daß es zwey — vielleicht noch mehrere — Arten derselben giebt. Beide schießen Kugeln von 68 Pfunden. Die Kammer faßt 5⅔ Pfund oder 1/12 kugelschwere Ladung. Die Erste, welche etwas über 7 Kaliber lang ist, wiegt 3900 Pfund oder beynahe 57½ auf jedes der Kugel. Die Zweyte ist etwas kürzer als jene oder beynahe 53 Pfund auf jedes der Kugel. Ueberdas hat man noch kleinere Karonaden, z. B. von 44 Pfund, welche 2227 Pfund wiegen; 32 Pfündige, die 1714 Pfund schwer sind; 24 Pfündig-Schwere zu 1300, und Leichte zu 1179 Pfund; 18 Pfündig-Schwere zu 900, und Leichte zu 852 Pfund, und auch 12 Pfündige, welche nur 591 Pfund am Gewicht haben. Man vergleiche solches mit der Tabelle VIII., um den beträchtlichen Unterschied des Gewichts zwischen den Kanonen und Karonaden zu kennen. Außerdem haben diese noch den sehr wichtigen Vortheil, daß sie wegen ihrer Kürze auf den Verdeken viel Raum geben.

Die Karonaden haben keine Schildzapfen; an ihrer Stelle ist ein Loch i, durch welches ein starker eiserner Zylinder geht. Durch das Loch f wird ein Tau gezogen, um den Rüklauf zu verhindern. Die Elevazion giebt man ihr durch eine senkrecht gehende Schraube, welche durch die Schraubenmutter g auf der zugehörigen Schiffslafette in eine Pfanne läuft. Das Visier m ist in n so vorgestellt, wie es von der Traube anzusehen ist. Bey h ist ein Vorstand; richtet man über m h, so hat man den Kernschuß; will man aber der Karonade eine Elevazion geben, um einen Bogenschuß zu erhalten, so richtet man durch den im Vorstand gemachten Einschnitt über m l. In der Figur 22 ist h auf dem Kopffriesen. Die beygefügte

Tabelle VI. zeigt die Verhältnisse aller Theile und Zierrathen der beiden Karonaden.*)

Die Kanonen und Karonaden liegen auf Affuiten oder Lafetten, welche Rollpferde oder kürzer Rapert genannt werden, die ganz von denen zu Lande üblichen abweichen, denn es ist auf dem Schiff nicht um das leichtere Fortbringen, sondern darum zu thun, so wenig Plaz als möglich einzunehmen, und eine solche Einrichtung des Raperts zu treffen, daß er, der leichten Behandlung unbeschadet, auf die sicherstmögliche Art an das Schiffsbord befestigt werden könne, ohne Gefahr, durch die oft sehr heftige Bewegung losgemacht und von seiner Stelle weggeschleudert zu werden, welches großes Unheil und sogar den Untergang des Schiffs verursachen könnte, wovon man mehrere Beyspiele hat. Die Offiziere müssen daher die Konstabeln und ihre Gehülfen mit Strenge dazu anhalten, daß sie alle Morgen und Abende, und bey stürmischem Wetter alle Stunden genau nachsehen, ob etwas sich auflöse, und solches auf der Stelle nach Vorschrift wieder festbinden. Dieses pflegt auf zweyerley Weise zu geschehen; nähmlich bey offenen und bey geschlossenen Stükpforten, worin die verschiedenen Nazionen mehr oder weniger von einander abweichen.

Bey offenen Stükpforten stehen die Kanonen mit der Mündung so weit außer denselben, daß der vordere Theil des Raperts dicht am Schiffsborde anliegt. Die Seitentalien

*) Es ist sich nicht wenig darüber zu verwundern, daß Herr Röding, der überhaupt bey jedem Gegenstande und besonders bey den Kanonen in so viele Details tritt, nur so wenig von den Karonaden spricht.

Figur 11 c dienen, die Kanone gegen Bord anzuziehen; die Einhohltalien b, um dieselbe vom Bord ab, rükwärts gegen die Schiffsmitte einzuhohlen, beide dienen zugleich, um solche an die zu beiden Seiten der Geschüzpforten befindlichen eisernen Ringe und Haken festzubinden. Vorzüglich aber ist der Bruk a ein sehr starkes Tau, welches die Kanonen festhält, wenn auch die Talien sich lösen sollten. Damit diese Taue bey heftiger Bewegung des Schiffs nicht zu sehr angestrengt werden und dadurch leiden, so wird hinter den Hinterrädern des Raperts noch ein prismaförmiges Holz auf's Dek genagelt, und wenn der Sturm vorbey ist, wieder weggenommen.

Wenn aber die See zu hoch geht, das ist, wenn bey starkem Winde oder Sturm die Wellen durch die offenen Stükpforten einstürzen würden, so schließt man diese zu. Dies kann aber nicht geschehen, wenn nicht vorher die Kanonen eingehohlt, und dann auf die Art festgebunden werden, wie die Figur 11, No. 1 und 2, darstellen. Die ausführlichere Erklärung folgt im beygefügten Wörterbuche unter dem Wort Rapert.

Die Drehbassen sind kleine Kanonen, welche halbpfündige bis zweypfündige Kugeln schießen. Ihre holländische Benennung bedeutet Drehbüchse, und rührt von der Einrichtung des Raperts her, der mit einem Zapfen auf dem Dek des Baks, des Halbdeks, und der Kampanje befestigt ist, und sich umdrehen läßt. Die kleinern liegen mit den Schildzapfen in den Oehsen, welche an den Zaken einer starken eisernen Gabel befindlich sind. Der Stab, der durch eine Oeffnung geht, vermittelst welcher die Gabel um denselben drehen

Tabelle VII.

Länge und Gewicht der Kanonen und die zur Bedienung erfoderliche Mannschaft.

Kaliber.	Länge.		Gewicht in franz. Pf.		Bedienung.
	Fuß.	Zoll.	metallene.	eiserne.	
48pfünder.	10	—	7900 Pf.	8650 Pf.	16 Mann
36pfünder.	9	6	6860 Pf.	7450 Pf.	14 Mann
24pfünder.	8	6	4846 Pf.	5382 Pf.	11 Mann
18pfünder.	8	—	3700 Pf.	4000 Pf.	9 Mann
12pfünder.	7	6	2907 Pf.	3278 Pf.	8 Mann
8pfünder.	6	10	2190 Pf.	2448 Pf.	7 Mann
6pfünder.	6	2	1492 Pf.	1720 Pf.	5 Mann
4pfünder.	5	6	1000 Pf.	1194 Pf.	3 Mann

kann, hat oben einen Knopf und unten ein Schraubengewinde, womit er senkrecht auf das Schiffsbord eingeschraubt ist, so daß die Drehbasse nach verschiedenen Höhen, Tiefen und horizontalen Richtungen gestellet werden kann.

Bey der Aufstellung und Vertheilung des Geschüzes wird nachstehende Regel beobachtet. Da die unterste Lage das Schiff am wenigsten erschüttert und angreift, so wird das schwerste Geschüz auf das Zwischendek gestellt, das Leichtere auf das Oberdek, und das Leichteste auf das Halbdek und den Bak. Man läßt jezt die Kanonen völlig von der Kampanje weg, weil sie wegen ihrem kleinen Kaliber dem Feinde weniger Schaden zufügten als dem eigenen Schiffe durch die starke Erschütterung. Man hat dafür den beiden untern Lagen auf jeder Seite eine Kanone zugegeben, und zu dem Ende die Schiffe um 12—18 Fuß länger gebaut als vor 50 Jahren. Die Franzosen bauen verhältnißmäßig die längsten Schiffe. Die Tabellen VII. und VIII. zeigen die Vertheilung und das Gewicht sowohl der einzelnen als der sämmtlichen Kanonen und die zu ihrer Bedienung nach jedem Kaliber erfoderliche Mannschaft an.

Außer diesem Geschüz wird noch die Mannschaft in den Marsen, mit einer Art Handmortieren oder Granatenbüchsen — Donnerbüchsen genannt, — bewaffnet, um Granaten zu schießen.

Auf den Flotten bedient man sich nicht allein der Kugeln, Trauben oder Kartätschen, und Granaten, sondern auch der Kettenkugeln und Stangenkugeln. Dies sind nähmlich solche — ganze oder auch halbe — Kugeln, wovon zwey entweder wie die Erstern durch eine Kette, oder wie die

Leztern durch einen eisernen Stab, deren Länge ungefähr 2 Durchmesser beträgt, miteinander verbunden sind. Ihre Wirkung ist zwar weit unter der Erwartung, da sie aber das Tauwerk leichter treffen und zerreißen als die gewöhnlichen Kugeln, so hat man auf allen Schiffen einigen Vorrath davon. Man hat auch blechene Büchsen nach dem Kaliber des Geschüzes, welche mit Bleystüken, allerley Eisenwerk, oder mit Steinen angefüllt sind, deren Gewicht den Dekel wegstößt, so daß der Inhalt herausfährt und sich verbreitet.*)

Man rechnet auf jedes Stük schweren und leichten Geschüzes eine gewiße Anzahl Munizion von jeder dazu gehörigen Gattung, und richtet sich dabey, wie schon oben bemerkt, auch für die Dauer und Richtung der Seefahrt, und ob man im Kriege und folglich Seegefechten ausgesezt ist.

Das Pulver wird verhältnißmäßig in größerer Quantität an Bord geschaft, weil nicht nur zu den Uebungen, zu den Begrüßungs- und Signalschüssen, sondern auch zu den für Leztere nothwendige Kunstfeuerwerke, imgleichen zur Reinigung der Luft im Innern des Schiffgebäudes eine erstaunliche Menge verbraucht wird.

---

*) In der Schlacht bey Doggersbank am 5ten August 1781 sollen mehrere holländische Seeleute durch Gabeln, Messerklingen und dergleichen verwundet worden seyn. Eine Sage, die weniger auf Wahrheit als auf Erbitterung gegründet zu seyn scheint.

dem Rang der Schiffe.

t sämtlicher anonen.		Bemannung.	
e.	Eiserne. Pfund.	Englische und Holländische.	Französische.
	747,488	—	11 bis 1200
	697,644	—	1000—1100
	509,200	850	900—1000
	494,392	820	900
	347,656	750	850
	445,024	700	800

täglich wenigstens 2 Stüber reinen Gewinn hatte, welcher folglich nach der Größe des Schiffs stieg. Auf einem von 74 Kanonen belief er sich täglich auf 65 holländ. Gulden; dafür aber war auch seine Besoldung unbedeutend.

Vierter Abschnitt.

Die Lebensmittel.

Die Vorräthe von Lebensmitteln werden auf ähnliche Weise, nach der Anzahl der Schiffsmannschaft, berechnet. Auf jeden Kopf wird eine gewisse Quantität von jeder Gattung bestellt, die sich theils nach der längern oder kürzern Dauer der Reisen, theils nach dem Klima und den Erzeugnissen der Länder, wohin die Bestimmung geht, theils endlich nach der Eigenschaft der Lebensmittel, ihres größern oder geringern Verbrauchs, auch ob sie sich längere oder kürzere Zeit gut erhalten, richtet.

In den mehresten Ländern wird die Lieferung dieser Vorräthe durch Lieferanten besorgt, die jedoch fast überall in dem Rufe stehen, mehr auf ihren Gewinn als auf die Versorgung der Schiffsmannschaft zu denken. Um den ungeheuren Unterschleifen, für welche sie aus bekannten Gründen selten bestraft werden, vorzubeugen, waren auf der holländischen Flotte die Kapitäns mit der Verpflegung ihres Schiffs beauftragt, welche für jeden Kopf täglich einen Schilling, und für jeden Kranken eine Zulage von 2 Stübern erhielten.*) Sie muß-

*) Ich erinnere mich nicht mehr ganz genau, wie hoch die Vergütung auf jeden Kopf stieg, doch wird der benannte Betrag sich der Wahrheit sehr nähern. Uebrigens wird dabey die Verschiedenheit der Zeiten und Umstände auch eine Veränderung verursachen. Man rechnete, daß ein Kapitän täglich wenigstens 2 Stüber reinen Gewinn hatte, welcher folglich nach der Größe des Schiffs stieg. Auf einem von 74 Kanonen belief er sich täglich auf 65 holländ. Gulden; dafür aber war auch seine Besoldung unbedeutend.

ten folglich sowohl für die Genesung als für den Unterhalt ihrer Leute sorgen, und sich dabey, eben so wie die Lieferanten nach den darüber bestehenden Verordnungen richten. Da der Schiffskapitän mit seiner Mannschaft in unmittelbarer Berührung steht, so muß ihm daran gelegen seyn, solche wenigstens so zu verpflegen, daß keine Unzufriedenheit oder Meuterey entstehe.

Auch für die Offiziere erhält der Kapitän eine Zulage, welches zur Folge hat, daß sie mit ihm an einer Tafel speisen, die freylich bey den einen besser als bey den andern, doch überhaupt sehr gut ist. Hier speisen auch gewöhnlich der Obersekretär und der Oberschiffsarzt. Die Seekadetten werden nach der Reihe zu ein, zwey oder drey, nach ihrer Anzahl und nach der Freygebigkeit des Kapitäns, zur Tafel gezogen, sonst aber speisen sie, wie die übrigen Wundärzte, Schreiber, Geistliche und andere, gewöhnliche Schiffskost.

Auf den Schiffen der übrigen Nazionen, wo die Offiziere in Rüksicht der Kost weniger von den Kapitäns abhängig sind, und jeder seine Razion erhält, machen sie verschiedene Tafelgesellschaften aus. Gewöhnlich hat der Admiral, der Schiffskapitän, jeder seine eigene Tafel, und die Offiziere die ihrige, und laden sich untereinander gegenseitig zu Gaste.

Ueberhaupt ist die Verpflegung und Besoldung der Seeleute sehr verschieden und hängt theils von dem Reichthum, theils von der Lebensart der Nazion ab; es läßt sich daher im Allgemeinen sehr wenig darüber sagen. Die Britten z. B. haben Bier, Butter und vieles Fleisch. Die Holländer, Dänen und Schweden haben ebenfalls Butter und Bier, essen aber weniger Fleisch und haben dagegen mehr Gemüse, Grüze

und Mehlspeisen. Die Franzosen, Spanier und Italiener haben täglich eine Porzion Wein. Man kann überhaupt für die bessere oder schlechtere Kost die Nazionen in drey Klassen absondern. Die Engländer, Franzosen und Dänen speisen am Besten und gehören in die erste Klasse. Die Holländer, Schweden und die Teutschen gehören in die zweyte, die Amerikaner in die dritte Klasse. Leztere geben weder Bier noch Wein, sondern blos Wasser, dabey aber, so wie die Russen, mehr starke Getränke als andere Nazionen.

Die Schiffskost besteht, auf holländischen Schiffen, gewöhnlich aus nachbenannten Speisen, welche theils täglich, theils wöchentlich ausgetheilt werden.

Sonntags und Donnerstags erhält jeder ein Halbpfund Schweinefleisch, oder auch wohl, doch selten, anderes frisches oder gesalzenes Fleisch. An eben diesen Tagen werden auch graue Erbsen gespeist.

Montags wird Jedem eine Nazion von ein Halbpfund Butter und ein Pfund Käse mitgetheilt. Die Offiziere erhalten doppelte Nazion sowohl an diesen als an Fleisch. Freytags wird Stokfisch gespeist.

Alle Morgen, ohne Ausnahme, wird Grüze gespeiset, welche in Wasser weich gekocht, nicht flüssig, sondern stehend, wie ein Pudding ist. Die einen vermengen sie mit Butter und Salz, andere mit Bier, noch andere mit Zukersyrup, nämlich mit Melasse, welche der schlechtere flüßige Theil des Zukers ist, der nach dem Raffiniren übrig bleibt.

Mittags eine Suppe von grünen Erbsen. Des Abends immer die gleiche Kost wie des Mittags.

Der Zwiebak ist auf den holländischen Schiffen übermus schlecht, so daß es jenem Fremden wohl nicht zu verdenken war, der ein Stük davon für Torf ansah und an's Feuer legte. Die Engländer hingegen haben vortreflichen Zwiebak.

Die gedrukten sogenannten Konsumzionslisten, oder vorschriftsmäßigen Raporte von dem Verbrauch der Lebensmittel, enthalten, außer den benannten Speisen, noch eine große Menge anderer, als: Reis, Gerste, Habermehl, Semmelmehl, Buchweizen- und anderes Mehl, allerley Arten Früchte, verschiedene Arten Zuker, Weine, gebrannte Wasser, Limonensaft und andere Lekereyen, welche diesen Raporten ein gar stattliches Ansehen gab, mir aber sonst nirgends zu Gesichte gekommen sind. Freylich verursachen die Erzeugnisse des Landes, wo man sich befindet, eine beträchtliche Veränderung in den Lebensmitteln.

Auf den holländischen Rheeden kann Jeder so viel Bier trinken als er mag; zu dem Ende befindet sich an Bakbordsseite in der Biegung des Geländers des Halbdeks ein stehendes Faß, dessen oberer Boden mit einem Dekel versehen ist; aber in offener See ist man damit haushälterischer. Gewöhnlich wird nur Wasser gereicht, und wenn es anfängt, verdorben zu werden, so wird Essig und Wachholder-Brandwein — Genever — zugegossen, um es unschädlicher zu machen. An unbestimmten Tagen, wenn z. B. angestrengte Arbeiten oder andere Gründe dazu einladen, wird Mann für Mann ein Gläschen Genever gereicht. Außerdem verkaufen die Dekoffiziere davon, wie auch Thee, Kaffe, Wein und Tabak, doch alles sehr schlecht und verfälscht, dennoch mit gutem Ab-

gang; es ist ein wahrer Unfug, der nicht geduldet werden sollte. Da bey vielen Schiffsarbeiten, und überhaupt auf dem Zwischendek und hinter dem großen Mast nicht geraucht werden darf, so kömmt daher die allgemeine Gewohnheit der Seeleute, Tabak zu kauen, welches gegen den Skorbut sehr dienlich ist.

Die Aufbewahrung und Austheilung der Lebensmittel hat der Bottelier zu besorgen, und er ist dafür verantwortlich. Ueber den Verbrauch derselben werden tägliche und wöchentliche Raporte eingegeben, zu welchen diejenigen von der Stärke der Schiffsmannschaft und von der Anzahl der Kranken als Kontrolle dienen, so daß man mit einem Blik sowohl die Richtigkeit der Verbrauchtabellen als den Bestand der Vorräthe übersehen kann.

Die Schiffsmannschaft ist zum Speisen in Baken eingetheilt, welche Benennung von den hölzernen Schüsseln herrührt, aus denen gespeiset wird; jeder Bak ist 10 Mann stark und steht unter der Aufsicht eines Dekoffiziers, verständigen Matrosen oder Mariniers, welche in dieser Rüksicht Bakmeister genannt werden, und für die Ordnung und Reinlichkeit verantwortlich sind; die übrigen versehen nach der Reihe wochenweise den Dienst dabey, welcher die Reinigung der Wohnstelle, das Holen der Speise und Zurükbringen der Schüssel u. dgl. befaßt. Wenn zum Essen geläutet wird, so begiebt sich jeder an seinen Bak und wird vom Bakmeister befragt, ob er eine ganze, halbe oder viertels Porzion verlange; denn jeder kann nach Gutdünken fodern, es darf aber nichts übrig bleiben. Eine ganze Porzion reicht hin, einen Fresser zu sättigen. Wenn jeder sich erklärt hat, so wird die

verlangte zusammengerechnete Porzion aller Leute eines Baks in einer einzigen Schüssel geholt und unverweilt abgespeiset. Sobald dies geschehen ist, wird die Wache abgelöset, damit sie auch speisen könne. Gewöhnlich ist in einer Stunde alles vorbey, und wird sogleich in Ordnung gebracht, denn Reinlichkeit ist die Mutter der Gesundheit und der Abgott der Holländer.

Die Arzneykiste ist mit den zwekdienlichsten und nothwendigsten Medikamenten versehen, und steht unter der Aufsicht des Oberschiffsarzts, der zuweilen mit dem Kapitän über die Lieferung derselben eine Uebereinkunft trifft und solche übernimmt. Seine täglichen Raporte enthalten nicht nur den Zustand der Kranken, sondern auch die Anzeige, ob sie Schiffskost oder Krankenkost genießen, welcher Umstand mit dem Raport über die Lebensmittel in genauer Verbindung steht.

Von der Besoldung der Seeleute ist ebenfalls wenig Bestimmtes und Allgemeingültiges zu sagen, denn es herrscht nicht nur eine bedeutende Verschiedenheit, welche von dem Werth und Gehalt des Geldes und von dem Reichthum der Nazion herrührt, sondern auch in der Bestimmung des Soldes mehr oder weniger Veränderlichkeit. In England hat der Admiral, der den Oberbefehl über eine Flotte führt, täglich 5 Pfund Sterling; ein anderer Admiral, der nicht en Chef kommandirt, 3 Pfund 10 Shilling; ein Vize-Admiral 2 Pfund 10 Shilling; ein Rear-Admiral 1 Pf. 15 Shill.; der erste Flaggkapitän bey'm Befehlshaber der Flotte 1 Pf. 15 Shill.; der Kapitän bey andern Admiralen 1 Pfund; der zweyte Kapitän bey einem Vizeadmiral 16 Shilling; und bey dem Kontreadmiral 13 Shilling. Außer dem

Dienst beziehen sie, wie alle übrigen Offiziere der Flotte, den halben Gehalt. Die Kapitäns beziehen jährlich 2 bis 300 Pfund Sterling; die Lieutnants 80 bis 100 Pfund. Es ist dabey ein Unterschied, ob sie auf Schiffen vom ersten und zweyten Range, oder auf kleinern Schiffen und Fregatten dienen. Die Dekoffiziere erhalten jährlich 50 bis 20 Pfund, die Matrosen monatlich 1 Pfund bis 1 Pfund 10 Shilling.

Die Besoldung der holländschen Admirale ist mir unbekannt. Die Schiffskapitäne haben sowohl in als außer Dienst jährlich nur 600 oder gar nur 300 Gulden; wenn sie aber ein Schiff kommandiren, so haben sie täglich auf der Kost eines jeden Kopfs der Mannschaft einen ansehnlichen Vortheil. Ein zweyter Kapitän hat monatlich, wo ich nicht irre, 100 Gulden, der erste Lieutnant 60, und die übrigen 30 Gulden. Die Dekoffiziere haben verschiedene Besoldungen von 30 bis 18 Gulden herab. Der Kadetten waren zweyerley, von welchen die ersten monatlich 16, die andern 15 Gulden hatten. Befahrne Matrosen haben 15, andere 12 Gulden; die Soldaten eben so; die Schiffsjungen 6—8 Gulden. Dazu muß bey allen Nazionen die Kost gerechnet werden, welche über die Besoldung hinaus gereicht wird. Dann auch die Prisengelder, welche mehr oder weniger eintragen, und nach verschiedenen Landesgesezen vertheilt werden. Ein Theil erhält der Admiral der Flotte; ein Theil das Schiff der Flotte, das die Prise gemacht hat; ein Theil die übrigen Schiffe der Flotte, wo dann jeder nach seinem Rang einen bestimmten Antheil erhält. Außerdem wird auch ein gewißer Theil für diese oder jene Landeskasse und auch ein Theil für

die Armen bestimmt. Alle diese Theile sind sehr ungleich, und in jedem Lande verschieden.

Von der Besoldung bey den übrigen Nazionen ist mir nichts bekannt. Die Amerikaner sollen ihre Seeleute am Besten bezahlen, und ein befahrner Matrose monatlich bis 30 Dollars, weniger befahrne 25, und unbefahrne 20 Dollars erhalten. Auch soll die mehr oder weniger entfernte Bestimmung darauf Einfluß haben.

Sechstes Hauptstük.

Die Bemannung.

Les marins glorieux du Noeud qui les rassemble,
Les armes à la main obéïssent ensemble:
Tous d'une même ardeur s'élancent aux combats.
Leur espoir insensé, partageant les états,
Confie au doux Zephyr leurs projets de conquêtes,
Affronte les périls et brave les tempêtes.

La Navigation. Poëme.

Erster Abschnitt.

Grundsäze der Mannszahl.

Die Bemannung der Schiffe hat eben so wie alle übrigen Theile ihre Grundsäze, nach welchen sowohl die Stärke als die Eintheilung der Mannschaft bestimmt wird. Die Größe und die Bestimmung der Schiffe dienen dabey zur Grundlage. Ein Kriegsschiff von 74 Kanonen erfodert mehr Leute zu seiner Bewegung und Vertheidigung als eine Fregatte von 40 Kanonen, denn ihre Bestimmung ist die nähmliche, folglich entscheidet die Größe; ist jene aber verschieden, so hat diese verhältnißmäßig weniger Einfluß. Ein einmastiger Kutter von 20 achtpfündigen Kanonen hat 150 Mann an Bord, da hingegen ein dreymastiges Handelsschiff deren selten mehr als 50, folglich nur den Drittel zählt, denn die Mannszahl die-

ses Leztern soll, aus ökonomischen Gründen, die kleinst-mögliche seyn, und blos zur Regierung des Schiffs hinreichen. Auf Kriegsschiffen hingegen muß die Besazung stark genug seyn, das Schiff zu regieren, ohne dem Gefecht Leute zu entziehen, und zu streiten, ohne die Leitung des Fahrzeugs zu vernachläßigen, indem Leztere sehr viel zum Vortheil des Erstern beyträgt.

Da die Größe des Schiffs gewöhnlich nach der Anzahl der Kanonen ausgedrükt wird, so dienen diese zum Maaßstabe der Bemannung. In Frankreich, wo die Schiffe am stärksten bemannt werden, rechnet man 10 Mann auf jede Kanone, ohne die Offiziere: dies würde für ein Schiff von 74 Kanonen wenigstens 750 Mann betragen. Die Britten und Holländer hingegen rechnen auf eine 36pfündige Kanone 14 Mann; auf eine 24pfündige 11 Mann; auf einen 18 Pfünder 9 Mann; auf einen 12 Pfünder 8 Mann; auf einen 8 Pfünder 7 Mann; auf eine 6pfündige Kanone 5 Mann und auf eine 4pfündige 3 Mann, und wenn diese Berechnung keine runde Zahl herausbringt, so wird gewöhnlich solche bis auf das nähere Fünfzig oder Hundert gesezt. Demzufolge erfodern 28 vierundzwanzigpfündige Kanonen 308 Mann; 28 achtzehnpfündige 252 Mann; 12 Sechspfünder 60, und 6 Vierpfünder 18, in allem 638 Mann, so daß die Besazung eines englischen oder holländischen Kriegsschiffs von 74 Kanonen — mit Inbegriff der Offiziere, — nur auf 650 sich beliefe, was jedoch völlig hinreicht: denn zu viel Leute dienen zu nichts, als bey den Seereisen die Lebensmittel zu vermindern, und bey Seegefechten, den Verlust zu vermehren.

Zweyter Abschnitt.

Rangordnung der Schiffsmannschaft.

Die Mannschaft einer Flotte besteht überhaupt in Oberoffizieren, Deckoffizieren und Gemeinen. Jede dieser Klassen hat aber ihre besondern Unterabtheilungen.

Die Offiziere werden in Flaggoffiziere, Offiziere zur See oder eigentliche Schiffsoffiziere und in Offiziere der Mariniers oder Truppen unterschieden.

Die Flaggoffiziere sind bey der Flotte eben das, was die Generale bey der Landarmee sind, und werden Admirale genannt. Die Benennung Flaggoffiziere ist von der Flagge herzuleiten, welche die Admirale ausschließlich am Top der Masten führen, und dadurch ihren Rang kenntlich machen. Die Reichsadmirale, Großadmirale, Generaladmirale haben ihre besondern Flaggen, die Admirals bey der Flotte hingegen führen blos die gewöhnliche Flagge. Sowohl Röding's Wörterbuch der Marine als andere darin zum Theil angezeigte Werke enthalten historische Notizen über die Admiralswürde, worauf ich den Leser verweise. Ich beschränke mich blos auf diejenigen Admirale, welche wirklich bey der Flotte dienen.

Ein Admiral hat gewöhnlich den Rang eines Generals der Landarmee und führt den Oberbefehl über eine Flotte. Er führt eine Flagge am Top des großen Masts.

Der Vizeadmiral hat den Rang eines Generallieutnants und läßt seine Rangflagge vom Top des Fokmasts wehen. Er führt nach Umständen den Oberbefehl über eine Flotte oder blos über eine Abtheilung derselben.

Der Kontreadmiral hat den Rang eines Generalmajors; die vom Top des Besanmasts wallende Flagge bezeichnet seinen Rang. Er ist ebenfalls nach Umständen Befehlshaber einer Division der Flotte, oder einer Unterabtheilung, oder eines entsandten Geschwaders, daher er in Frankreich d'Escadre-Chef genannt wird, was weit vernünftiger ist als der in Holland und im Norden so seltsame Titel Schout by Nacht — Schulze bey Nacht, — welches, wie Hr. Röding mit Recht glaubt, von der Pflicht herrührte, vorzüglich bey Nacht über die Flotte zu wachen; da aber dieser besondere Dienst längst aufgehört hat, so ist es eine Thorheit, die Benennung beyzubehalten.

Ein Kommandeur — in England Kommodore genannt, — ist ein Schiffskapitän, der entweder eine Abtheilung der Flotte, oder ein entsandtes Geschwader kommandirt. Seine Auszeichnung ist in England ein rother Wimpel, und bey andern Flotten ein Stander, der am Top des großen Masts ein flatterndes Spiel der Winde ist. In Holland haben die 12 ältesten Kapitäns der Flotte den Rang eines Obrists, und die übrigen den eines Obristlieutnants der Landtruppen.

Flaggkapitän. Dieser kann wie ein Adjudant des Admirals angesehen werden. Er wird aus der Zahl der Kapitäns der Flotte gewählt, und dient auf dem Admiralschiffe, um die Befehle des Oberbefehlshabers den übrigen Schiffen durch Signale mitzutheilen. Dieser Dienst giebt ihm jedoch keinen Rang über die ältern Kapitäns, im Gegentheil wählt man ihn meistens aus den Jüngern, und sucht einen thätigen und kundigen Mann aus. Doch hat man

Beyspiele, daß Admirale diesen Dienst versahen, z. B. Lord Keith diente 1794 als Flaggenkapitän bey dem Admiral Lord Howe, nachdem er selbst vorher zum Kontreadmiral der weißen Flagge war ernannt worden.

Weder ein Kommandeur noch ein Flaggkapitän gehören eigentlich zu den Flaggoffizieren, da aber der Dienst, mit dem sie einstweilen beauftragt sind, nicht ein besonderes unter ihrem Befehl stehendes Schiff, sondern die ganze Flotte oder das Geschwader betrifft, so habe ich sie in diese Klasse gesezt. Die nachfolgenden Offiziere werden Oberoffiziere genannt.

Schiffskapitän. So wird der Oberbefehlshaber eines Schiffs betitelt, auf dem derselbe als der Kommandant einer Festung anzusehen ist. Wenn ein Kriegsschiff ganz allein segelt, so hat ein Kapitän eine sehr ausgedehnte Gewalt, und überhaupt hängt von ihm alles ab, was sowohl die Fahrt und das Gefecht, als die Polizey und Erhaltung des Schiffs anbetrifft. Wenn ein Schiff sinkt, strandet, oder Schiffbruch leidet, so muß der Befehlshaber der Lezte seyn, der es verläßt, und vorher alles zu dessen Rettung und der der Mannschaft anwenden. Aehnliche Pflichten liegen auch jedem andern Offizier, Schiffer, Steuermann, mit einem Wort jedem ob, der ein Fahrzeug oder Boot befehligt. Bey einem Gefecht ist sein Plaz auf dem Halbdek, von wo er alles übersehen und anbefehlen kann. Er führt am großen Mast den Wimpel, welches aber keine Auszeichnung seines Rangs ist, indem alle Schiffe, die zu der königlichen oder Staats-Marine gehören, berechtigt sind, einen Wimpel vom großen

Mast wehen zu lassen, wenn sie auch nur von einem Lieutnant oder Dekoffizier befehligt werden.

Auf größern Schiffen ist gewöhnlich auch ein zweyter Kapitän angestellt, der unter dem Oberbefehl des Erstern das Schiff kommandirt.

Lieutnants zur See. So heißen die im Rang auf die Schiffskapitäne folgenden Offiziere, die sich eigentlich mit der Seefahrtskunde befassen. In einigen Seediensten hat man Ober- und Unterlieutnants, in andern ist kein Unterschied als der des Oberalters; der Aelteste wird dann Erster Lieutnant betitelt, und ersezt in Abwesenheit den Schiffskapitän; ihn geht das Detail des Schiffs an, und er sorgt, daß die Wachen gehörig bestellt werden. Bey einem Gefechte hat er die Aufsicht über das ganze Schiff, macht, daß ein Jeder sich auf seinem Posten befindet, und giebt dem Kapitän von allem, was vorfällt, Nachricht. Die übrigen Lieutnants haben der Reihe nach die Wache oder das Piket. Jene betrifft den innern Dienst, dieses den Aeussern. Der Lieutnant, der das Piket hat, ersezt jenen im Nothfall, besonders aber ist er beauftragt, an Bord des Admiralschiffs oder sonst dahin sich zu begeben, wo es befohlen wird, als Wasserholen, fremde Schiffe visitiren u. dgl. In einer Schlacht hat jeder Lieutnant seinen bestimmten Posten, bey einer Abtheilung der Batterie, über welche er den besondern Befehl hat. Die Anzahl der Lieutnants ist nicht bestimmt, doch kann man für jedes ganze Kanonendek 2, und für die Batterien auf dem Halbdek und Bak für jede 1 Lieutnant rechnen, aber gewöhnlich sind noch einige mehr.

Chef der Truppen. In England hat man eigentliche Seesoldaten, die zum Dienst auf den Kriegsschiffen bestimmt sind; sie machen ein Korps aus, das, in Kompanien vertheilt, seine eigenen Offiziere und Unteroffiziere hat, und nach Erfoderniß auf die Flotte vertheilt wird. In andern Ländern nimmt man Landtruppen zum Militärdienst auf der Flotte, woher die ehmahligen französischen Infanterie-Regimenter la Marine, Royal des Vaisseaux, und Royal la Marine wahrscheinlich ihren Nahmen erhalten haben. In Holland geschah das — wenigstens vor der Revoluzion, — nicht, denn selbst die 2 Regimenter Marinier's waren nicht sowohl zum Dienst auf der Flotte, als zu dem in den Kolonieen bestimmt. Bey der Bemannung des Schiffs warb man durch allerley bekannte Mittel eben sowohl Soldaten als Matrosen, und gewöhnlich ließ man den Leuten die Wahl für's eine oder andere. Die Zahl der Soldaten besagt den Drittel, zuweilen wohl auch nur ein Viertel, der Schiffsmannschaft, und formirt eine oder zwo Kompanien. Der Chef der Truppen ist wirklicher Offizier, und hat den Titel Lieutnant der Marine, um ihn von den Lieutnants zur See zu unterscheiden. Er hat die Leitung und Anordnung alles dessen, was den Militärdienst betrifft. Bey einem Seetreffen ist sein Posten auf dem Halbdek. Selten ist ein zweyter Offizier bey der Kompanie, sondern sie wird unter ihm durch Wachtmeister und Korporale befehligt, deren im Verhältniß der Stärke mehr oder weniger sind; gewöhnlich zählt man auf 10 Soldaten 1 Korporal, und auf 4 Korporale 1 Wachtmeister.

Der Oberkonstabel hat auf großen Schiffen zuweilen auch Lieutnantsrang, und in diesem Fall bewohnt er auch eine Offiziershütte, sonst aber die von ihm benannte Konstabelskammer. Er hat die Aufsicht über alles, was zur Artillerie gehört, und in seiner Verwahrung liegt; er macht Raport vom Zustand derselben, vom Pulver, von den Kartuschen. Er übt die Schiffsmannschaft in der Behandlung des Geschüzes. Bey einem Gefechte hat er aber nicht den Befehl bey den Batterien, sondern nachdem er und seine Gehülfen das Geschüz besichtigt, und solches mit allem, was zu dessen Bedienung erfoderlich ist, versorgt haben, liegt ihm ob, die Austheilung der Kartuschen bey der hintern Pulverkammer zu beaufsichtigen und anzuordnen, damit nicht aus Nachläßigkeit Unordnung, Verzögerung und Unglük entstehe. Er hat mehrere Gehülfen, von welchen der Erste bey der Vorpulverkammer eben die Aufsicht hat, wie er selbst bey der hintern, und welcher in der Konstabelskammer wohnt; die übrigen geben die Kartuschen aus der Pulverkammer, andere sehen nach dem Geschüz, um sogleich das Benöthigte zur Herstellung des Beschädigten herbeyzuschaffen.

Der erste Sekretär hat gewöhnlich auch Offiziersrang und vertritt die Stelle eines Auditeurs auf dem Lande. Er liest folglich der Schiffsmannschaft die Kriegsartikel und andere Verordnungen und Befehle vor, und läßt solche durch seine Schreiber ausfertigen; versieht bey dem Kriegs- und Schiffsrath die Stelle eines Aktuars und hält darüber Protokoll. Er hält die Musterrollen und Dienstlisten, notirt, wer gestorben ist, und was der Verstorbene hinterlassen hat, ferner was die Matrosen an Geld, Kleidung und derglei-

für Vorschüsse erhalten haben, oder selbst einander schuldig sind.

Der Doktor oder Oberschiffsarzt hat den Rang eines Regimentsarztes bey der Landarmee. Ihm liegt die Sorge für die Gesundheit der Schiffsmannschaft ob; er verordnet alle Medikamente, welche durch seine Gehülfen präparirt und vertheilt werden. Er macht täglich dem Schiffskapitän von dem Zustand und der Anzahl der Kranken Raport, so wie seine Gehülfen, welche unter seiner Aufsicht und Leitung stehen, nur ihm Meldung zu machen haben.

Kadetten, Adelbursche oder Junker, in England Midshipman, und in Frankreich Garde de la Marine genannt, sind gemeiniglich junge Leute von Stande, welche als Freywillige auf den Kriegsschiffen dienen, und sich in allen zum Seedienst erforderlichen Wissenschaften und Kenntnissen üben, um die Stelle eines Offiziers bekleiden zu können, wozu niemand gelangen kann, der nicht zuvor als Kadet gedient und nachher sein Examen abgelegt hat. Die Seekadetten folgen auf die Lieutnants und führen ihre Befehle aus, indem einige denselben auf der Wache beygesellt sind. Auch halten sie wie die Offiziere, ein Tagebuch, haben täglich einige Lehrstunden in der Steuermannskunst, stehen vor der Kajüte Schildwache, und vereinigen meistens den Dienst der Offiziere, Unteroffiziere, Matrosen und Soldaten, um in jedem Fache Kenntnisse zu sammeln, daher ihr Dienst nicht wenig beschwerlich ist.*)

*) Es ist nöthig, hier einen Irrthum zu berichtigen, der gar zu allgemein herrscht. Wenn Hr. v. Zimmermann in seinem Taschenbuch der Reisen, Seite 252, sagt:

Die Unteroffiziere auf den Schiffen werden Dekoffiziere genannt; es giebt zwar nicht mancherley Grade unter denselben, allein ihre Anzahl wächst theils durch die Zugabe von Gehülfen, welche man Maaten nennet, theils durch einige Handwerker, welche als Dekoffiziere gelten, weil sie ebenfalls Gehülfen haben, die unter ihren Befehlen und Aufsicht stehen.

Der Schiffer ist der erste und wichtigste Dekoffizier, welcher auf den Lieutnant folgt*), und über alles, was zum

---

„Wes Standes der Jüngling auch ist, so durchläuft er alle „die schweren Arbeiten der untersten Matrosen, und „es ist nichts ungewöhnliches, daß ein Baronet oder Lord „als unterster Matrose oder Schiffsjunge von dem höch„sten Mastkorbe herabgerufen wird, oder den Befehl erhält, „im heftigsten Wetter, bey der herbesten Kälte ein Segel fest„zuschnüren, kurz die sauersten und gefahrvollsten Arbeiten „zu verrichten", so ist dies insoferne wahr und richtig, daß sie jene angeführten Befehle und Arbeiten wirklich auszuführen haben; dagegen aber sind die Ausdrüke: untersten Matrosen und Schiffsjungen, höchst irrig. Die untersten Matrosen füttern das Vieh, reinigen die Abtritte und dergleichen; die Schiffsjungen haben vorzüglich die Offiziere und Dekoffiziere und auch die Kadetten selbst zu bedienen; zu beiden Geschäften werden die Kadetten niemahls herabgewürdigt.

*) Die Schiffer folgen in Rüksicht der Gewalt und des Einflusses allerdings auf die Lieutnants, lernen auch die Kadetten an, und haben ihnen insoferne zu befehlen; sonst aber keine Autorität auf sie. Diese folgen hingegen als Gehülfen der Offiziere und in Rüksicht auf den gesellschaftlichen Rang unmittelbar auf die Lieutnants.

Dienst des Schiffs, zu seiner Zu- und Ausrüstung gehört, die Aufsicht, und alle Schiffsgeräthe in Verwahrung hat, worüber er dem Kapitän Rechnung ablegt. Wenn über die Fahrt und Erhaltung des Schiffs bey Gefahr, Mangel, oder andern dringenden Umständen Schiffsrath gehalten wird, so wohnt er demselben eben sowohl bey als die Schiffslieutenante, von dem doch die Offiziere der Truppen und die Seekadetten ausgeschlossen sind. Die Schiffer sind versuchte, thätige Leute, die vom Schiffsjungen aufgedient, und viele Erfahrung, vorzüglich in der Anordnung des Schiffsdiensts, in der Zurüstung der Schiffe, in der Ersezung der mangelnden Theile, und in Aushülfe bey großen Gefahren haben. Selten werden sie Oberoffiziere, begehren es auch nicht, genießen aber einer großen Achtung, denn auf den Schiffen mehr als irgendwo wird der Mann nach seinen guten Eigenschaften geschäzt.

Zweyter Schiffer. Er ist mehr als bloßer Gehülfe, geht jenem in seinem beschwerlichen Dienst überall an die Hand, und ist diesem für alles verantwortlich, was er ihm überläßt oder aufträgt. Im Treffen hat er seine Stelle auf dem Bak.

Ober-Steuermann. Er hat zuweilen, doch selten, den Rang eines Lieutnants, und wird auch wohl wirklich zum Lieutnant befördert. Ihm liegt vorzüglich die Besteurung, oder die Lenkung des Schiffs ob, folglich muß er theoretische und praktische Kenntnisse von der Steuermannskunst besizen, indem er solche täglich anzuwenden und den Adelburschen darin Unterricht zu ertheilen hat. Er stellt den Kurs nach der vom Kapitän bestimmten Richtung, und führt ein Journal.

Unter seiner Aufsicht steht alles, was das Steuer betrifft, und alle Instrumente, womit Beobachtungen angestellt werden, als: die Kompasse, Sextanten, Quadranten und andere astronomische Werkzeuge, Stundengläser, Loggläser, Logleinen, Logbrettchen, Logtafeln, Senkbley nebst Lothleinen, Fernröhre und was dergleichen mehr ist. Er gebraucht dieselben selbst, oder läßt sie unter seiner Aufsicht gebrauchen. Sein Posten ist bey dem Nachthause und Steuerrade. Er hat noch 3 Gehülfen, die mit ihm denselben Dienst thun, außer daß ihnen keine von den obigen Instrumenten in Verwahrung gegeben sind; auch müssen sie eben so viele Kenntnisse als jener besizen.

Bootsmann. Auch zu dieser Stelle gehört ein kundiger und erfahrner Seefahrer. Er folgt unmittelbar auf den vorhergehenden, und hat insonderheit über die Anker und Ankertaue, und das Takelwerk die Aufsicht, unter welcher das Blokwerk angeordnet, die Segel losgemacht, gereft, regiert und festgebunden, auch die Spille gedrehet, Güter aus- und eingeladen und dergleichen Schiffsarbeiten mehr verrichtet werden. Er hat vorzüglich den großen Mast und was denselben betrifft zu besorgen; er hat mehrere Gehülfen — Bootsmannsmaaten genannt, — die ihm in allem an die Hand gehen, unter welchen der Erste besonders den Besanmast, und was davon abhängt, zu besorgen hat.

Der Schiemann folgt unmittelbar auf den Bootsmann, und hat mit demselben ähnlichen Dienst zu verrichten, doch ist ihm der Fokmast nebst Zubehör besonders zur Besorgung angewiesen. Er hat die Schiemannsmaaten zu Gehülfen, welche auf die Bootsmannsmaaten folgen. Dem ersten der-

selben ist die Aufsicht und Besorgung des Bugspriets besonders anvertraut. Das Wort: schiemannen bedeutet die Zurüstung, vorzüglich das Segelwerk ausbessern.

Der Bottelier folgt auf den Schiemann, und hat die Aufsicht auf die Lebensmittel, giebt solche dem Koch zur Zubereitung, oder theilt sie auch selbst unter die Schiffsmannschaft aus, und muß täglich von allem, was er ausgiebt, Raport machen, und genaue Rechnung halten.

Quartiermeister. Es giebt deren nach der Größe des Schiffs 4—6; der Erste folgt im Rang auf die Schiemannsmaaten, und die andern folgen ihm nach der Zeit ihrer Ernennung. Sie kommandiren gewöhnlich die Schluppen, und haben die dazu gehörigen Ruderer unter ihrem besondern Befehl. Ihr Nahme kömmt daher, daß sie das Schiffsvolk zur Wache — welche auch das Quartier genannt wird, — rufen; sie haben auch die Aufsicht auf besondere Stängen, Raaen und Segeln, wie auch bey mehrern Schiffsarbeiten.

Außer den eigentlichen Dekoffizieren befinden sich an Bord mehrere Beamten, die ihre besondern Verrichtungen, aber nicht wie jene einige Autorität, jedoch den Rang eines Dekoffiziers haben; es sind folgende:

Der Schreiber oder zweyter Sekretär ist der Gehülfe des Ersten; auf einem Linienschiffe giebt es deren zwey oder drey, welche die verschiedenen Verordnungen, Befehle, Listen, Verzeichnisse, Rollen und Rechnungen ausfertigen und in die Bücher eintragen.

Der zweyte Wundarzt oder erste Gehülfe des Doktors, der die Medikamente präparirt und austheilt; unter ihm stehen noch zwey oder drey Gehülfen, welche den Kranken

die Arzeneyen reichen, sie verbinden und sonst zu besorgen haben, auch die Schiffsmannschaft barbiren, und überhaupt alles das verrichten, was die sogenannten Fratres bey den Landtruppen zu thun haben.

Der Schiffsgeistliche. Diese Stelle ist nirgends so schlecht bestellt als auf den Schiffen der frommen Holländer; wenigstens wie sie es von 1780 bis 1784 war. Gewöhnlich waren es bankrotte Schneider und dergleichen Leute, welche lesen und Psalmen singen konnten, was meistens hinreichte, sie zu ihrer Stelle zu beeigenschaften. Der Gottesdienst beschränkte sich auf die Ablesung der in der niederländischen Kirche üblichen Gebete, und eines Kapitels der Bibel, und auf das Absingen der Psalmen. Ferner hatte er die Kranken zu trösten, und war daher auf der Rolle blos als Krankentröster eingeschrieben. Bey'm Schlachtverband hatte er vorzüglich diese Pflicht zu erfüllen, und außerdem noch den sonderbaren Auftrag, in der Laternkammer das Licht zu puzen, wenn in der anstoßenden Pulverkammer gearbeitet wird. Zu solchen Geschäften sind freylich ächte Geistliche zu gut.

Der Hofmeister. Er hat die Besorgung alles dessen, was die Kajüte betrifft, der Tafel, der Mobilien und Vorräthe des Kellers auf sich, und mehrere Effekten in Verwahrung, und es wird ihm auch ein Gehülfe zugegeben.

Der Profos. Er hat ungefähr die Pflichten der Profosen bey den Landtruppen auf sich. Die Arrestanten legt er in Fesseln, und vollzieht, in Ermangelung des Scharfrichters, diejenigen Strafen, welche zu Lande diesem aufgetragen sind. Er kündigt des Abends an, daß die Wache bestellt sey und jedermann das Licht zu löschen und zu Bette

zu gehen habe. Wenn Ueberall! gerufen wird, so bleibt er zulezt unten, und wen er zu spät außer Bette, oder in den untern Abtheilungen antrifft, den belegt er, durch Berührung mit einem Stabe, mit einer Geldbuße, an welcher er einen Antheil hat, welche dem Berührten auf Rechnung, dem Profosen aber zu gut geschrieben wird. Während dem Gefecht bleibt er unten bey den Pumpen. So auf holländschen Schiffen; wie es auf denen von andern Nazionen damit bestellt ist, weiß ich nicht.

Die nachfolgenden Handwerker haben, nach der Größe des Schiffs, mehr oder weniger Gehülfen, und können gegen diese als Unteroffiziere oder wie Meister und Gesellen angesehen werden; sie erhalten auch einen höhern Sold als ihre Gehülfen, und diese einen höhern als die Matrosen.

Der Schiffszimmermann. Ein sehr nothwendiger Handwerker, der mehrere Maaten oder Gehülfen hat, um das Beschädigte sogleich wieder herzustellen. Er hat allen Holzvorrath unter seiner Bewahrung und Aufsicht.

Der Schmid, gewöhnlich ein Schlosser, indem er wohl auch die Gewehre auszubessern und überhaupt das Eisenwerk zu besorgen hat.

Der Segelmacher, welcher nicht nur im Nothfall die Segel auszubessern oder zu verändern, auch wohl neue zu verfertigen, sondern auch die Aufsicht über alles dahin einschlagende hat, und, eben so wie die beiden vorhergehenden, über die ihrer Verwahrung anvertrauten Vorräthe an Holz, Eisen und Segeln an den Schiffer Rechenschaft abzulegen haben.

Der Köche sind zweyerley. Der Kajütskoch, welcher nur für die Offiziere kocht und sich weiter mit nichts ab-

zugeben hat; dann die Schiffsköche, welche sich nach dem Schiffsdienste zu richten haben, und keine Speise austheilen dürfen, bis sie dazu vom wachhabenden Offizier Befehl erhalten haben. Der erste Koch macht immer Raport, ob und wie viel Speisen übrig geblieben sind, damit man sich wegen der Menge darnach richten könne.

Küfer, Küper, Böttcher.*) Da der größte Theil der Lebensmitteln in Fässern aufbewahrt wird, und überhaupt auf den Schiffen noch andere Gefäße der Art nothwendig sind, so ist ein Faßbinder nöthig, um dergleichen zu verfertigen oder auszubessern, und in gutem Stand zu erhalten.

Die übrige Schiffsmannschaft besteht überhaupt aus Matrosen und Soldaten. Von den Leztern und ihren Unteroffizieren ist schon oben gesprochen worden. Die Matrosen sind Seeleute, welche alles dasjenige, was die Zurüstung und Bewegung des Schiffs betrifft, verstehen, und alle Arten Schiffsdienste verrichten müssen; dahin gehört: ein Schiff bemasten, Wandtaue und Stagen anlegen; alle Arten Splißungen, Stiche, Schläge und Knoten machen; Blöke stroppen und annähen; Segel anschlagen, mit ihrem Tauwerk versehen, auf jede Weise regieren und handhaben; die Anker aus- und einbringen; steuern, rudern, lothen, loggen, und endlich die Kanonen bedienen. Da aber alle diese Geschiklichkeiten erst durch lange Uebung und Erfahrung sich

*) Es ist doch sonderbar, wie die Benennungen sich durchkreuzen. In mehreren Provinzen Teutschlands nennt man die Faßbinder Böttcher, von einem Gefäße, das eben daselbst Kufe heißt. Leztere wird in der Schweiz Bütte, ersterer hingegen Küfer genannt.

eigen gemacht werden können, so folgt natürlich, daß der höhere oder niederere Grad derselben einen Unterschied oder verschiedene Klassen unter den Matrosen bestimmt.

Befahrne Matrosen sind solche, die alle obbenannten Künste vollkommen verstehen, aus welchen dann auch die Oekoffiziere erwählt werden. Die geschiktesten stehen unter dem Befehl des Bootsmanns und Schiemanns, und werden Bootsmanns- oder Schiemannsgasten, auch wohl Marsgasten genannt, weil sie zum Theil ihren Plaz auf den Marsen haben; ihr Geschäft ist, die Segel und das Tauwerk des ihnen anvertrauten Theils des Masts jeden Morgen und Abend nachzusehen, in Ordnung zu halten und im vorkommenden Fall zu handhaben; ihnen werden an diesen Stellen und bey diesen Arbeiten jüngere Matrosen beygegeben, um sie anzulernen.

Junge Matrosen, oder solche, die noch nicht befahren, d. i. noch wenig oder gar nicht in See gewesen sind; halbbefahrne sind solche, die zwar schon Seereisen gemacht, aber doch noch nicht so viel Erfahrung haben, um alle Schiffsarbeit ohne Anweisung thun zu können. Von diesem Mittelschlage werden die Ruderer zu den Schluppen genommen, welche aber außerdem die Matrosendienste am Bord wie die andern zu verrichten haben.

Flaggenleute sind 10—12 ganz junge Matrosen, die außer den Schiffsarbeiten, der Reihe nach, die Wache bey den Flaggen und Wimpeln, und sie zu hissen und zu streichen haben. Wenn diese nicht aufgezogen sind, so liegen sie am Hakbord in dort angebrachten Kasten, wo auch die Signalflagen sich befinden, welche durch die wachhabenden

Flaggenleute unter Aufsicht gehalten, zum Gebrauche her vorgelangt und nach demselben ordentlich zusammengelegt werden.

Schiffsjungen, 10- bis 14jährige Knaben, welche auf der niedrigsten Stufe der Seeleute stehen, deren Anzahl sich nach der Größe des Schiffs richtet. Jeder Offizier hat einen Jungen, oder wenigstens ist bey jeder Offiziershütte einer zum Dienst bestellt. Der Doktor und Obersekretär haben auch einen zusammen, die Kadetten haben deren 2, 3 oder 4, nach ihrer Anzahl; die Schiffer, die Steuermänner, die Boots- und Schiemänner haben an ihrer Wohnstelle ebenfalls Jungens zur Bedienung, um das Essen zu holen, die Reinlichkeit zu unterhalten u. dergl. Außerdem werden sie zu Schiffsarbeiten angehalten, damit sie etwas lernen; sie werden sehr strenge gehalten.

Dritter Abschnitt.

Eintheilung der Schiffsmannschaft.

Die verschiedenen Verrichtungen des Diensts und überhaupt die Ordnung, welche nirgends unentbehrlicher ist als auf Kriegsschiffen, machen verschiedene Eintheilungen der Mannschaft nothwendig, theils damit die einen nicht mehr als die andern beschwert, oder zu Verrichtungen misbraucht werden, denen sie nicht gewachsen sind, theils damit die Aufsicht leichter und wirksamer sey.

Von einer jeden besondern Eintheilung werden schriftliche Verzeichnisse oder Rollen gehalten, welche darin übereinkommen, daß jeder Dekoffizier, Matrose und Marinier, welcher zu der Abtheilung gehört, mit Tauf- und Geschlechtsnahmen, mit der Benennung seines Rangs, mit der Nummer der

Stammliste und des Baks und mit der Seitenzahl des Hauptbuchs eingetragen ist. Der Sekretär und seine Schreiber halten nicht nur ein Buch, worin eine Abschrift von jedem Verzeichnisse enthalten ist, sondern fertigen für jeden Offizier, Dekoffizier, Bakmeister u. s. w. die Nahmensverzeichnisse der unmittelbar unter ihnen stehenden Mannschaft aus, und zwar in jeder Beziehung besonders, so daß sie jeden Augenblik im Stande sind, anzuzeigen, ob jemand und wer fehlt, und über die unterhabende Mannschaft Auskunft zu geben.

Die erste und einfachste Abtheilung ist die in Quartiere, welche nach der Seite des Schiffs, an welchen die dazu gehörigen Leute ihre Wohnstellen haben, Steuerbordsquartier und Bakbordsquartier*), zuweilen auch Wachen genannt werden, weil nach denselben die Wache besezt wird. Der erste Lieutnant ist bey keinem Quartier angestellt. Der zweyte, vierte und alle folgenden Lieutnants von gerader Zahl stehen bey dem Steuerbordsquartiere, der dritte, fünfte und alle übrigen von ungeraden Nummern gehören zum Bakbordsquartiere. So viele Lieutnants bey einem Quartiere stehen, aus eben so vielen Unterabtheilungen besteht dasselbe; von diesen hat jeder ein Nahmensverzeichniß der unter seinem besondern Befehl und Aufsicht stehenden Leute nach der Nummer der Baken, die vom Hintertheil des Schiffs nach vorn gezählt werden. Die Ka-

*) Auf den holländschen Kriegsschiffen ward ersteres das Prinzenquartier und lezteres das Graf Morizquartier genannt. Woher diese Benennungen eigentlich kamen, und ob sie seit der Revoluzion noch bestehen, ist mir unbewußt.

detten, die Oekoffiziere von jedem Range, die Handwerker, die Matrosen von jeder Klasse und die Mariniers werden zur Hälfte in beide Quartiere vertheilt, damit Anzahl und Gehalt von beiden völlig gleich und jedes für sich gleich dienstfähig sey.

Schon oben ist der Eintheilung in Baken erwähnt, welche sich auf die Ordnung des Haushalts bezieht. Es wird darauf gesehen, daß an jedem Bak immer 5 befahrne und 5 unbefahrne Matrosen befindlich seyen; wenigstens werden sie nach Verhältniß wie die Geübtern zu den Unkundigen stehen, so gleichmäßig als möglich vertheilt, damit diese von jenen auf den Wachen und bey allen Schiffsarbeiten — welche sie jederzeit zusammen thun, — lernen können. Die Kisten der 10 Leute eines Baks sind dicht bey einander, und überhaupt sind alle gegen Bord so geordnet, daß sie den kleinstmöglichen Plaz einnehmen. Die Form und Größe aller Kisten müssen völlig gleich seyn, um bey'm Schlachtverbande zur bequemen Unterlage der Betten, und bey'm Speisen zum Tisch und zum Sizen dienen zu können. Ueber denselben sind an die Dekbalken Latten genagelt, wo die Hängmatten, deren Stelle unveränderlich bestimmt ist, angehängt werden. So folgen die Baken nach ihren Nummern mit ihren Kisten und Hängmatten aufeinander, ohne durch Zwischenwände abgeschieden zu seyn. Die Kleidungsstüke, das Bettzeug u. s. w. eines jeden Baksgenossen wird nicht nur mit den Anfangsbuchstaben seines Nahmens und seiner Nummer nach der Stammliste, sondern auch mit der Nummer des Baks bezeichnet, so daß diese oben, jene unten, und der Nahme zwischen beiden steht. Der Bakmeister hat ein Verzeichniß

seiner Bakßangehörigen, und noch ein anderes von den Effekten eines jeden derselben. Die Offiziere haben ähnliche Verzeichnisse von den Leuten und Effekten aller unter ihrer besondern Aufsicht stehenden Baken, und lassen solche wöchentlich zweymahl durch den Bakmeister in ihrer Gegenwart untersuchen, theils um die Reinlichkeit zu befördern, theils dem Entwenden oder Verkaufen jener Effekten vorzubeugen, welches im Entdekungsfalle sehr strenge bestraft wird. *)

Für jedes Manöver, als Wenden, Segelfest- und losmachen, refen u. dergl., sind die Leute ein für allemahl eingetheilt, und so viel möglich darauf Bedacht genommen, daß sie jederzeit unter ihren eigenen Bakmeistern und unter den

---

*) So unbegreiflich dies scheinen muß, geschieht es dennoch; man weiß sich überall zu helfen. Die Dekoffiziere und Ruderer der Schluppen, welche Gelegenheit haben, täglich an Land zu gehen, benuzen dies, um unerlaubten Gewinn zu ziehen, indem sie kaum den vierten oder dritten Theil des Werths dafür bezahlen. Ein Matrose soll vorschriftsmäßig besizen: — eine Hängematte mit Kissen, Deke und Matraze; — eine Kiste, wozu er den Schlüssel hat, welche folgende Effekten enthält: — 2 weiße und 2 blaugestreifte Hemden; — 2 kurze Jaken; — 2 paar lange Beinkleider; — 2 bunte Halstücher; — 2 Schnupftücher; — 2 paar Strümpfe; — 2 paar Schuhe; — 1 runden Hut und 2 Müzen; — 1 Messer nebst Scheide. Daneben ist ihm erlaubt anzuschaffen — wenn er's zu kaufen und seine Kiste zu enthalten vermag: 1 Schansloper; eine Uhr; eine beschlagene Tobakspfeife; eine schöne Jake und Kamisol; seidene Halstücher; silberne Schnallen und einen Kastorhut. Der Marinier hat dasjenige nur einfach, was ihm durch seine Uniform ersezt wird.

gleichen Dekoffizieren stehen. Daher werden diesen und ihren Leuten einzelne Theile der Zurüstung angewiesen, welche sie ausschließlich zu besorgen haben. Von jeder dieser besondern Eintheilungen erhalten die Offiziere die genauesten Nahmensverzeichnisse, die Dekoffiziere hingegen nur die Listen derjenigen Mannschaften, die unter ihrem besondern Befehl stehen.

Ferner wird die Schiffsmannschaft nicht nur nach den Batterien und Divisionen, sondern nach den einzelnen Kanonen eingetheilt, so daß ein Stük immer durch die nämlichen, und zwar so viel möglich durch diejenigen Leute bedient wird, deren Bak neben der Kanone befindlich ist. Kadetten und Dekoffiziere, die nicht anderswo angestellt sind, und befahrne Matrosen — gewöhnlich Bakmeister, — haben den Befehl bey einer Kanone, und heißen in dieser Rüksicht Kommandeurs, und jeder derselben hat eine Nahmenliste der dazu gehörigen Mannschaft. Die Offiziere haben ein Verzeichniß der Kanonen, welche zu ihrer Division gehören, nach der Folge ihrer Nummern und den Nahmen der Leute, die solche bedienen.

Vorzüglich wird eine Schlachtrolle — s. Tab. X. — angefertigt, sobald die Mannschaft so weit geübt ist, daß man die Leute und ihre besondern Fähigkeiten kennen, und denselben gemäß anstellen kann. Bey falschem Allarm, welcher zur Uebung recht oft wiederholt wird, wird diese Vertheilung nach der Schlachtrolle genau befolgt, so daß in kurzer Zeit ein Jeder genau weiß, wo seine Stelle und was seines besondern Auftrags ist.

Der Schiffskapitän hat von allen vorerwähnten Verzeichnissen eine Hauptrolle, welche die Eintheilung der Schiffs-

mannschaft sowohl im Allgemeinen als im Besondern in jeder Beziehung darstellt, und eine deutliche und genaue Uebersicht des Ganzen gewährt.

Vierter Abschnitt.

Die Mannszucht.

Die Rauhigkeit und Unbeständigkeit des Meers, und die daraus entstehenden höchst verschiedenen Lagen macht die Seeleute roh und wankelmüthig; die öftern Anstrengungen und die unerläßliche Geschwindigkeit bey den Schiffsarbeiten machen sie zufahrend und heftig; die Gefahren, in denen sie unausgesezt schweben, und die Entbehrung der Bequemlichkeiten und Genüsse des Lebens machen sie finster, mismuthig und reizbar, und das enge und fortwährende Beyeinanderseyn so vieler Menschen veranlaßt nothwendig, daß die Schwächen und Blößen eines jeden Vorgesezten und Gefährten bekannt werden, und daher auch kein Vergehen unbekannt bleiben kann.

Die Mannszucht muß folglich so strenge und durchgreifend seyn, daß sie die Ausbrüche der heftigen Leidenschaften so roher Menschen, aus denen die schreklichsten Folgen entstehen müßten, zu hemmen vermöge. Kein Vergehen darf ungeahndet bleiben, und dem geringsten Ungehorsam muß die verdiente Strafe auf dem Fuße nachfolgen, wenn nicht die Straflosigkeit der einen den übrigen in ähnlichen Fällen zur Rechtfertigung dienen, und eine unherstellbare Unordnung einreißen soll.

Die Strafen, welche auf den Kriegsschiffen in gesezmässiger Uebung sind, tragen noch mehr das Gepräge der ausgesuchten Grausamkeit als bey den Landtruppen. Diese grössere Strenge ist aber unentbehrlich. Selbst der Britte fühlt diese Nothwendigkeit, und erträgt auf dem Meere die so harte Disziplin, welche ihn auf dem Lande nicht zu bändigen vermag.

Es herrscht ein bedeutender Unterschied in der Bestrafung der Matrosen und der Seesoldaten. Bey diesen sind die bey den Landtruppen üblichen militärischen Strafen eingeführt. Bey'm Gassenlaufen bedient man sich der Gewehrriemen statt der Spiesruthen, welche selten zu haben wären. Für die Matrosen sind eigene Strafen vorgeschrieben. Auf den englischen Kriegsschiffen werden dieselben gewöhnlich mit der neunriemigen Peitsche — Cat of nine tails, — welche sehr schmerzhaft ist, bestraft. Was die höhern Strafen betrifft, so sind sie denen auf den Flotten anderer Nazionen größtentheils ganz ähnlich.

Jeder Dekoffizier ist auf den holländschen Kriegsschiffen mit einem zolldiken und ellenlangen Tauende versehen, womit er sowohl die Saumseligen zur Thätigkeit antreibt, als die Fehlenden zurechtweiset. Aber eine Strafe anbefehlen und vollziehen hängt von den Offizieren, und in bedeutendern Fällen vom Kapitän ab. Die Quartiermeister vollziehen am gewöhnlichsten — doch auch andere Dekoffiziere, — die bestimmte Strafe durch eine geringere oder größere Anzahl Schläge, wobey der Schuldige an den Kreuzhölzern auf dem Halbdek festgebunden wird.

Der Admiral v. Kinsbergen hat, um die Ehrliebe nicht gleich zu kränken, sondern vielmehr anzuspornen, Strafen anderer Art eingeführt. Der Schuldige mußte an einem abgesonderten Bak essen, der No. Null hieß, weil er keine Nummer hatte; ferner mußte er die mühsamsten und unansehnlichsten Schiffsarbeiten verrichten u. dgl.: das eine und andere dauerte, je nach dem Vergehen, eine kürzere oder längere Zeit.

Eine höhere Strafe war zu Wasser und Brod in Fesseln gelegt zu werden. Dazu war kein bestimmter Ort; bald an diese oder jene Kanone; bald auf dem Obern- bald auf dem Zwischendek; doch gewöhnlich da, wo ohnedies eine Schildwache in der Nähe stand, um zu verhüten, daß der Arrestant keine andere Speise und besonders keinen Brandwein erhalte.

Höhere Strafen wurden durch Kriegsräthe, welche nach dem Range des zu Bestrafenden entweder aus sechs Kapitänen unter dem Vorsiz eines Flaggoffiziers, oder wenn nur eines oder wenige Schiffe zugegen sind, aus sechs Offizieren und Dekoffizieren unter dem Vorsiz des Kapitäns zusammengesezt waren, und deren Aussprüche — auf der Rheede, — der Bestätigung Sr. Hoheit des Prinzen von Oranien, als Admiral-General, bedurften. In offener See oder auf Rheeden fremder Staaten urtheilt hingegen der Kriegsrath nicht nur ohne fernere Sankzion ab, sondern die Gewalt eines jeden Kapitäns, der ein Schiff kommandirt, ist sehr ausgedehnt, und wenn er allein, d. i. nicht in einer Flotte oder Geschwader fährt, so ist sie beynahe unumschränkt. Die Geseze und Kriegsartikel dienen jedoch zur Richtschnur.

Die durch einen Kriegsrath verhängten Strafen für die Offiziere und Kadetten bestehen in Arrest, Kassazion und Todtschießen, und für die übrige Mannschaft — außer den vorerwähnten, — den Verbrecher von der Raa fallen zu lassen, zu Kielhohlen, auszusezen, zu erschießen, zu hängen, oder zu enthaupten.

Die erste Strafe besteht darin, daß man den Schuldigen sizend auf eine Planke und die Hände auf dem Rücken oder über dem Kopf festbindet; die Planke selbst ist an die Noktakel der großen Raa befestigt, deren Läufer auf dem Halbdek angehohlt und somit der Delinquent in die Höhe gezogen wird, und auf den Ruf **Los!** fällt er desto schneller und tiefer, da ihm Kanonenkugeln an die Füße gebunden werden; doch wird er ohne Aufhalt aus dem Wasser gezogen und der Fall noch zweymahl wiederholt.

Das **Kielhohlen** ist eine schwerere Strafe. Dem Verbrecher wird ein Tau um den Leib gebunden, welches unter dem Kiel des Schiffs hindurch führt, und an beiden Noktakeln der großen Raa befestigt wird. An jeder Seite des Schiffs liegt eine mit Mannschaft besezte Schluppe. Man zieht auf der Steuerbordsseite das Noktakel an, läßt den Verbrecher, der mit Steinen oder Kugeln belastet ist, in's Wasser sinken, und wenn er tief genug ist, um nicht an den Kiel zu stoßen, wird das Takel an Bakbordsseite angezogen, und an der entgegenstehenden Seite nachgelassen, bis er wieder znm Vorschein kömmt, wo man ihn in die Schluppe nimmt, jedoch wieder hinauswälzt, und das Kielhohlen noch zweymahl wiederhohlt. Soll er daran sterben, so wartet man nicht, bis er tief genug sinkt, sondern hohlt auf der

andern Seite sogleich an, so daß er am Kiel den Kopf zerstößt.

Das Todtschießen geschieht auf dem Bak an Steuerbordsseite durch die Mariniers, wie bey den Truppen zu Lande. Das Enthaupten an derselben Stelle durch den Profosen, welcher auch das Aufhängen an der Nok der großen Raa vollzieht. Ueberhaupt geschehen aber solche Hinrichtungen höchst selten, und verhältnißmäßig weit seltener als zu Lande, weil durch die große Mannszucht und Ordnung den Verbrechen vorgebeugt wird. Ich habe mich mit Fleiß so kurz als möglich befaßt, diesen für die Menschheit so empörenden Gegenstand, der aber leider! eben so nothwendig ist, als er wirklich besteht, folglich angezeigt werden mußte, zu erklären.

Ein todeswürdiger Verbrecher erhält Milderung der Todesstrafe — die aber oft ärger als diese ist, — indem man ihn mit wenigen Lebensmitteln, einem Schießgewehr, ein Pfund Pulver nebst Kugeln und Schroot, und aus besonderer Gnade mit seinen Effekten und einigem Geräthe an eine wüste, unbewohnte Küste sezt und seinem Schiksal überläßt. Dieses war das Schiksal des Schottländers Alexander Selkirk, welcher wegen Ueinigkeit von seinem Schiffskapitän auf die Insel Juan Fernandez ausgesezt ward, 5 Jahre daselbst einsam verlebte, und 1711 durch Wood Rogers nach England zurükgebracht wurde. Defoes arbeitete nach dessen Angaben jenen berühmten, größtentheils wahren Roman aus, der unter dem Nahmen Robinson Crusoe noch jezt den angenehmsten Zeitvertreib gewährt.

Fünfter Abschnitt.

Von den Sitten der Seeleute.

Die Sitten und Gebräuche der Seeleute haben viel eigenes und ausgezeichnetes. Natürlich müssen die Gefahren, denen sie beständig ausgesezt sind, die Absonderung von der übrigen Welt, die Lebensweise und die Art des Diensts, einen unwiderstehlichen Einfluß auf diese Menschenklasse haben. Dieser in Verbindung mit dem besondern Karakter eines jeden Seemanns und seiner vorhergehenden Erziehung bildet eine sonderbare Mischung guter und böser Eigenschaften, die sich auf eine ganz eigene Art äußern.*)

Die Seeleute sind überhaupt weder zum Frohsinn noch zur Gesprächigkeit geneigt. Lezteres leidet jedoch eine Ausnahme, wenn von ihren Seezügen und Gefahren die Rede ist; in diesem Falle sind sie sehr redselig. Alle ihre Vergleichungen beziehen sich auf die Seefahrt. Ihre auf sich selbst eingeschränkte Lage macht, daß sie mit den Dingen auf dem Lande wenig bekannt sind, und darüber mit einer Unwissenheit urtheilen, der nur ihre Freymüthigkeit gleich kömmt. Die Schnelligkeit, womit jede Verrichtung ausgeführt werden

*) Verschiedene — besonders englische — Romane, als: Roderik Random, Peregrine Pikle und andere, schildern jedoch nicht Karaktere, sondern Karrikaturen von Seeleuten. Uebrigens versteht es sich von selbst, daß hier nur von den hervorstechenden und unterscheidenden Karakterzügen des größern Theils der Seeleute die Rede ist, und daß Erziehung und andere Umstände eine beträchtliche Ausnahme bewirken.

muß, macht, daß sie sich eben so kraftvoller als grober Ausdrüke bedienen und jede Sache bey ihrem Nahmen nennen. Ueberhaupt verachten sie das Land und den Landmann, sind in allen ihren Aeußerungen und Handlungen heftig und zufahrend, und lassen sich größtentheils durch das Gefühl des Augenbliks leiten, dessen Genuß sie alles aufopfern. So übermäßig sie zu gewißen Zeiten arbeiten müssen, so unbeschäftigt sind sie bey andern, weil die Umstände oft ganz entgegengesezt sind; dies macht sie sehr zum Müßiggange geneigt, da sie nach erschöpfenden Anstrengungen die Seligkeiten des Far niente desto lebhafter fühlen. So ausdauernd sie bey den Arbeiten sind, so unermüdlich sind sie im Nichtsthun; in dieser Lage hat die Erzählung einer Gespenstergeschichte einen besondern Reiz für sie, denn sie sind fast durchgehends sehr abergläubig, ohne eben fromm zu seyn. Mancher, der bey Fluthzeit ein Waghals ist, zeigt bey Ebbezeit eine Zaghaftigkeit, die unerklärbar scheinen würde, wenn man nicht wüßte, daß viele Leute — auch auf dem festen Lande, — im Wahne stehen, daß während der anströmenden Fluth niemand sterben kann. Mancher versäumte einen günstigen Wind, weil er's nicht wagen durfte, Sonntags oder Freytags unter Segel zu gehen. Mancher betheuert bey'm Sturm, das Schiff hätte schon vor einigen Tagen — bey Windstille!! — wie ein Espenlaub gezittert. Und viele andern lassen es sich nicht ausreden, daß ein Schiff, aus dessen Holz bey'm Aufzimmern Funken sprühten, entweder verbrennen oder gar auffliegen werde.

Eine lange Seefahrt macht misnmthig und zankfüchtig; verschiedene Meinungen arten gleich in Streit, und der Mis-

muth in Meuterey aus.*) Leztere hat schon die schreklichsten Verbrechen erzeugt. Ich habe mich in einer ähnlichen gefahrvollen Lage befunden. Die Entschlossenheit des Schiffskapitäns, die Thätigkeit und der Eifer aller Offiziere und Seekadetten, und die Treue des ersten Schiffers, der Steuerleute und der Soldaten retteten das Schiff. Die Dienstzeit der Mannschaft auf der holländischen Fregatte Oraniensaal von 24 Kanonen war schon seit 1780 vorbey; da aber England im Dezember dieses Jahrs den Krieg erklärte, so war man nicht Willens, sie zu entlassen. Durch allerhand Umtriebe, Versprechungen und Zögerungen hielt man sie bis im Februar 1782 hin, wo der damahlige Lieutnant und seither in der Revoluzion bekannt gewordene Admiral Lukas das Kommando des Schiffs erhielt; zugleich wurden alle Offiziere durch neue ersezt; so kam ich am 9ten April an Bord der Fregatte, und am darauf folgenden Sonntag, den 13ten, brach die Schiffsmannschaft, die sich getäuscht sah, in offenbare Meuterey aus. Sie besezte die Ausgänge aus der Kirche, das Halbdek, den Bak, den Kühl, und alle Luken zum Zwischen-

---

*) Ein französischer Schriftsteller glaubt, daß die Zanksucht dem Zusammenleben so vieler Menschen, die auf einen so engen Raum zusammengedrängt sind, zuzuschreiben sey, und folgert daraus, daß ein Kloster der Tummelplaz der Zweytracht seyn müsse. Voyage à l'Isle de France etc. à Paris chez Merlin 1773, 2 Vol. in 8. Mit den Klosterleuten haben die Seeleute auch die Neugierde gemein. Man weiß, wie begierig jene auf jede Neuigkeit zu seyn pflegen: dies ist die natürliche Folge der Einsamkeit, wo man täglich die nämlichen Gegenstände vor Augen hat.

dek, so daß uns nur die Kajüte, die Kirche, und die Konstabelskammer übrig blieb. Wir waren, außer dem Kommandeur, 3 Offiziere, 6 Seekadetten, der Sekretär und Doktor, 8 Dekoffiziere und einige 30 Seesoldaten, folglich etwas über 50. Die Meuterer beliefen sich gegen 100 Mann, an deren Spize der Oberkonstabel stand. Allein wir waren im Besiz des Kleingewehrs und der Schlüssel zur Pulverkammer; doch war ein Theil von jenen mit Gewehren, Pulver und Bley versehen. Um mit der Konstabelskammer Kommunikazion zu haben, hatten wir das Dek durchbrechen lassen, und zogen durch diesen Weg die Dekoffiziere und Soldaten an uns, und bewaffneten uns alle mit Gewehr, Pistolen und Säbeln. Früh um 8 Uhr sandten die Empörer 6 ihrer Anführer an den Kommandeur, mit der mit Drohungen begleiteten Frage: ob er sie wolle von Bord abgehen lassen? Der Oberkonstabel zeichnete sich durch Grobheit aus, und stellte sich mit bedektem Haupt als Wortführer gerade vor den Kommandeur hin; dieser erbittert, pakte ihn sogleich bey der Kehle und warf ihn zu Boden; zu gleicher Zeit fiel man über die fünf andern her, und in einem Augenblik waren die Segelwände, welche die Kajüte von der Kirche und diese vom Kühl trennen, hinweggenommen und die dort befindlichen Aufrührer sahen ihre Anführer gebunden und unsere Leute ihre Gewehre auf sie anlegen. Der Kommandeur trat vor und nannte noch 12 oder 15 andere, deren Auslieferung er sogleich verlangte und auch erhielt, nachdem ein Offizier mit einigen Leuten auf's Halbdek gedrungen, die dort befindlichen Empörer vertrieben, und ungesäumt durch das mit Kanonenschüssen begleitete Signal den Beystand der übrigen auf der Rheede von Flessingen liegenden Schiffe verlangt hatte.

Die Fregatte lag nämlich als Wachtschiff auf dem äusersten Punkt der Rheede gegen die offene See, über eine Meile von dem nächsten Schiffe entfernt. Nachdem von diesen gewaffnete Schluppen herbeygesandt worden waren, vertheilte man die Arrestanten auf selbige, um auf die verschiedenen Schiffe vertheilt zu werden. Es ward nachher Kriegsrecht gehalten und verschiedene Strafen über sie verhängt. Auch von den übrigen, welche ausserdem unbestraft blieben, wurde ein Theil auf das Geschwader vertheilt, und durch eben so viele ersezt, womit die Meuterey ein Ende hatte.

Die Unbeständigkeit des Meers, und die öftere Veränderung ihres Aufenthalts, macht die Seeleute wankelmüthig. An Bord wünschen sie am Lande zu seyn, und hier, wo sie sich unbehaglich befinden, sehnen sie sich nach der See; hier gehören sie zu Hause, und ich hörte einen Knaben fragen: Vater! wenn gehen wir nach Hause? nämlich an Bord.

Herr Esmenard sagt in der ersten Note zum fünften Gesange seines Gedichts: la Navigation. „Eine geheime und „unbestimmte Unruhe verfolgt die Seeleute während ihrem „Aufenthalt in den Städten, und treibt sie unwillkürlich auf „das stürmische Element, ihr zweytes Vaterland zurük. Man „bemerkt bey den Matrosen noch mehr als bey den Soldaten „eine ausserordentliche Sorglosigkeit für die Zukunft, und ei„nen unbezähmbaren Hang zu augenbliklichen Genüssen, wel„cher sie verleitet, den Erwerb langer und gefahrvoller Müh„seligkeiten in wenigen Tagen zu verschwenden. Es scheint, „daß sie, als Fremdlinge auf dem Lande, gleich Reisenden „nur einen Augenblik glänzen, und wenigstens ein Andenken „an ihre Verschwendung zurüklassen wollen. Ihre Schiffe

„sind ihr wahrer Wohnort, und immer kehren sie dahin zurük.
„Obgleich der Stand der Seeleute ohne Widerrede einer der
„mühseligsten ist, so hält man doch in keinem so lange aus,
„wenn man auch täglich davon spricht, daß man ihn verlas-
„sen wolle. Diejenigen, welche der Staat nach vieljährigem
„Dienste im Alter davon befreyt und belohnt, begeben sich
„noch auf Kauffahrteyschiffe, und es erregt wirklich Erstaunen,
„wie viel alte Seeleute von jedem Range man auf den Schif-
„fen aller handelnden Nazionen antrifft.“

Diese ganze Stelle enthält eine höchst wahre und getreue Schilderung der Seeleute, vorzüglich ihres Hangs zur Verschwendung, und des Drangs, wieder zu Schiffe zu gehen, und hierin sind die Seefahrer aller Nazionen sich sehr ähnlich, der Unterschied besteht blos in den vorherrschenden Neigungen, worin die Völker von einander abweichen. Holländische Matrosen benehmen sich hiebey auf folgende Weise.

Dort kommen z. B. 10—12 Matrosen aus dem Admiralitätsgebäude, wo jeder seine rükständige Besoldung von 6, 8 oder mehr Monaten empfangen hat. Ein paar Verheyrathete unter ihnen gehen mit ihrem Gewinn nach Hause, um sich mit Weib und Kindern gütlich zu thun. Die übrigen gehen zu einem Trödler, welcher folgende Lieferungen an sie zu machen hat. Entweder einen runden, oder einen ungeheuer großen dreyekigten Kastorhut, dessen Spizen genau gleich sind, damit er immer recht sizt. Ein weißes Hemd und ein seidenes Halstuch von grellen Farben. Eine schwarzsammtne Jake mit himmelblauem Tafft gefüttert, mit einer dichten Reihe kleiner vergoldeter Knöpfe. Ein Kamisol von Tuch oder anderm Stoffe nach der herrschenden Modefarbe. Entweder kurze schwarz-

sammtne, oder lange weiß- und rothgestreifte leinene Beinkleider; im ersten Fall schwarze, im zweyten weiße baumwollene Strümpfe. Große runde silberne Schnallen für Schuhe und Beinkleider, und vorzüglich eine silberne Taschenuhr mit einer langen silbernen Kette, an welcher eine Menge auf die Seefahrt sich beziehende Zierrathen hängen; z. B. in der Mitte ein Linienschiff mit allen Segeln, zusammengerollte Kabel, Anker, Spiegel und Gallionen von Schiffen u. dgl. Die Schnallen enthalten auch zuweilen einen ganzen Vorrath von Schiffsgeräthschaften, oder stellen einen Kabel vor, der an beiden Seiten durch eine tüchtige Splissung verbunden ist. Sobald der Kauf geschlossen ist — wozu noch eine Rauchtobaksdose gehört, — kleiden sich die Matrosen auf der Stelle um, und lassen die alten, meist schlechten Kleider verächtlich liegen. Von hier geht's in ein Bordell; jeder läßt eine Schäse kommen, sizt mit seiner Dirne, einem Glase und einer Weinflasche in selbige, und so jagen zuweilen ein Duzend Matrosen dicht hintereinander mit Jauchzen und Singen durch die Stadt, die leeren Flaschen werden weggeschmissen, bey jeder Schenke eine neue Ladung eingenommen, und dies dauert so ein Paar Tage fort; treulich helfen die Maaten einander sich aus. Wenn das Geld alle ist, geht die sammtne Jake für eine wohlfeilere ab, die von Scharlach, mit schwarzem Sammt ausgeschlagen, und mit schwarzsammtnen Knöpfen besezt ist. Auch die schwarzen Beinkleider werden für lange leinene umgetauscht. Fürs halbe Geld erhält der Trödler seine Lieferung nach und nach zurük, indem er nur wenig baares Geld als Mehrwerth des Bessern gegen das schlechtere herausgiebt. So lange dieses vorhält, geht es wieder

flott, bis neuer Mangel entsteht. Nach weniger als acht Tagen sieht er sich oft gezwungen, die um nichts liegengelassene verhudelte alte Kleidung gegen baare Bezahlung wieder zurükzunehmen. Daß die feilen Dirnen dabey ebenfalls ihren Schnitt machen, bedarf kaum einer Erwähnung. Wenn ausgetaumelt ist, geht der nächste Schritt in's Werbhaus und von da — zu Schiffe!

Freylich sind nicht alle Matrosen ganz so, aber man kann füglich annehmen, daß zwey Drittel diesem Bilde nicht unähnlich sind. Jedoch lassen es sich mehrere schon das erstemahl, andere später zur Warnung dienen; viele aber fangen das Spiel immer wieder von vorn an und bessern sich nie. Daß es unter den Matrosen Diebe giebt, ist schon oben bemerkt. Allgemeiner ist die Trunkenheit. Man hat Baksgenossenschaften gesehen, die darin übereinkamen, daß einer um den andern die ganze Porzion der Zehn auf einmahl austrank, um sich desto reichlicher laben zu können, und dann 9 Tage fastete. Auf Schiffen, wo gute Ordnung herrscht, kann und darf das nicht geschehen. Ein noch allgemeineres Laster ist das Fluchen, das nicht nur zur unableglichen Gewohnheit, sondern sogar zur Nothwendigkeit geworden ist. Ein holländscher Schiffsgeistlicher eiferte einst sehr dagegen, und der Kapitän verbot das Fluchen bey strenger Ahndung. Allein die Matrosen waren sehr träge bey den Arbeiten, und das Schiff war in 3 Tagen kaum so weit gesegelt als sonst in einem Tage. „Ihr seht, sprach der Kapitän zum Domine, so kann's nicht gehen!“ Und kaum hatte Er das Verbot zurükgenommen, so war alles Leben und Thätigkeit, das Schiff segelte frisch weg. „Jungens,

rief ein alter Matrose, nun geht's! Jezt sieht man doch, daß es dem Kapitän Ernst ist, fortzukommen!"

Auf der andern Seite haben die Seeleute auch sehr gute und empfehlungswürdige Eigenschaften. Sie sind überhaupt dienstfertig, freymüthig, treu, und von erprobter Redlichkeit und Tapferkeit. Die Schiffer, die Steuermänner, der Bootsmann und Schiemann besizen eine Menge von Kenntnissen, welche nicht blos durch lange Erfahrung erlernt werden müssen, sondern anhaltendes Studium erfodern, um im Stande zu seyn, den Pflichten ihrer Stellen nach Erforderniß Genüge zu leisten. Auch ist die Lernbegierde sehr bemerkenswerth, womit junge Matrosen und Schiffsjungen, die weder schreiben noch lesen können, aus eigenem Antriebe sich bemühen, beides und die Steuermannskunst zu erlernen, und einen Theil ihrer Besoldung verwenden, um Unterricht zu erhalten, und neben ihrem oft beschwerlichen Dienste eifrigst zu suchen und zu benuzen. Die berühmten Admirale de Ruyter, Tromp, van Amstel, Piethehn und andere haben sich auf diesem Wege emporgeschwungen. Der größte Theil der ältern befahrnen Matrosen sind ebenfalls geschikte und in allem, was auf ihre Profession Bezug hat, unterrichtete Leute, die auf ihren vielen Reisen in die fernsten und verschiedensten Gegenden der Erde sehr viel gesehen haben, so daß ihre klugen Gespräche oft auch Weise zu ergözen wissen. Ein solcher befahrner Matrose ist nicht nur ein schäzbarer, sondern wirklich geschäzter Mann, der sich durch eine vieljährige Erfahrung, durch große praktische Kenntnisse des Seediensts, durch unermüdliche Thätigkeit bey jeder Arbeit, durch unerschütterliche Entschlossenheit in Gefahren und klugen Rath in den ver-

zweifelsten Lagen auszeichnet. Der Einfluß des Seelebens, das unstreitig das mühevollste, rauheste und gefährlichste ist, härtet den Körper der Seeleute so sehr ab, daß es wirklich Erstaunen erregt, und bildet sie zu eben so guten und tapfern Kriegern als sie tüchtige Matrosen sind. Kein Mensch steht so fest auf seinen Füßen, hält so kraftvoll mit seinen Händen wie sie. Dieß nennt man in der Seesprache Seefüße und Seehände haben. Der Sturm mag das Schiff auf das heftigste hin- und herschleudern, sie schwanken nicht, gehen gerade und machen ihre Geschäfte, sie mögen auch auf dem Dek, auf den Marsen und Salingen oder auf den Raaen seyn. Ich habe oft gesehen, daß Matrosen mehrere Klaftern an einem Tau hinauf kletterten, ohne sich der Füße zu bedienen, blos indem sie nach und nach mit der einen Hand über der andern fest anfaßten, welches aufpalmen genannt wird. Freylich ereignen sich auch an Bord — eben sowohl als auf dem Lande, — manchfaltige Unglüksfälle, aber vorzüglich bey solchen Gelegenheiten zeichnen sich die Seeleute durch die Art ihres Benehmens aus. Ein holländscher Matrose lag auf der Raa, um Segel zu refen. Das flatternde Marssegel schlug von vorn an die Raaparden, worauf er stand, so daß er, den Kopf vorab, mit dem Schrey „Gotthilf!" herunter stürzte; doch während des Falls pakt er schnell ein nahes Seil, hält sich fest und ruft: 'thoeft niet! — e's ist nicht nöthig! —

Im Ganzen möchte die Mischung der guten und bösen Eigenschaften der Seeleute derjenigen der Landbewohner wenig nachstehen und desto eher Nachsicht verdienen, da eine Menge der auf den Kriegsschiffen dienenden Seeleute durch Zwang, es sey durch das Matrosenpressen oder durch

den abscheulichen Menschenhandel der Seelenverkäufer dahin kommen, und eine wenig zum Guten geneigte Stimmung mitbringen. Außer diesen Gezwungenen und denjenigen, welche das Seeleben aus freyer Wahl vorziehen, giebt es eine Menge Taugenichtse, welche das Land nicht mehr dulden will, die folglich keinen andern Ausweg wissen, als ihr Glük auf dem Meere zu suchen, und Laster zu Schiffe bringen, die eigentlich dem Lande angehören. Es ist daher ein Wunder, daß die Sitten der Seeleute nicht verdorbener, und wirklich besser sind, als man erwarten sollte, welches der Ordnung und strengen Mannszucht vorzüglich zuzuschreiben ist.

Siebentes Hauptstük.

Der Seedienst.

Cet art majestueux qui dompte les tempêtes
A de tous les talens inspiré les travaux.
Voyex par ses leçons nos rapides vaisseaux,
Peuplés par nos marins, guidés par leur courage,
De l'inmense Océan essayer le passage.

La Navigation. Poëme.

Erster Abschnitt.

Die Uebernahme des Schiffs.

Der Seedienst überhaupt zerfällt von selbst in den Dienst auf der Rheede und in denjenigen auf offener See. Ferner in den Dienst im Innern des Schiffs, und in denjenigen, der außer demselben gethan werden muß.

Der innere Dienst begreift, ohne in die Auseinandersezung der besondern Pflichten, die jeder Stelle auferlegt sind, einzutreten, die Schiffsarbeiten, als: die Behandlung der Segel, des Tauwerks, der Anker und Ankertaue, des Geschüzes, des Kleingewehrs und anderer Waffen, es sey zur Uebung oder zum wirklichen Gebrauch; die Einnahme, Anordnung und Entladung aller Bedürfnisse; die Reinlichkeit, Unterhaltung und Ausbesserung des Schiffs, insofern leztere von der Schiffsmannschaft abhängt.

Der äußere Dienst bezieht sich auf alles, was nicht unmittelbar mit dem Schiffe in Berührung steht, und größtentheils unter der Leitung und Aufsicht des Offiziers, der das Piket hat, in Ausübung gebracht wird; z. B. die Verrichtungen auf dem Admiralschiffe oder auf andern Schiffen der Flotte; das Visitiren der Handels- und andern Fahrzeuge; die Geschäfte, welche am Lande zu besorgen sind u. dergl. Von den mehrsten dieser innern und äußern Dienstverrichtungen werden einige weiter unten vorkommen.

Sobald das Schiff vom Stapel gelaufen und so weit zugetakelt ist, daß es auf die Rheede gebracht werden kann, wird ein Offizier, ein Schiffer, ein Steuermann, ein Bootsmann oder Schiemann, ein Konstabel und ein Schiffszimmermann nebst einigen ihrer Maaten und Gasten, ein Schreiber und Wundarzt, mehrere befahrne Matrosen, und was von der dazu gehörigen Mannschaft bereits angeworben und versammelt ist, an Bord gebracht, um das Schiff, das mit den unentbehrlichsten Bedürfnissen versehen ist, auf die Rheede zu bringen.

Das erste, was der Offizier thut, ist, daß er in Begleitung des Schiffers, des Zimmermanns und des Schreibers, das Schiff von Außen und Innen, die Länge, Breite, Tiefe und Höhe desselben, die Länge und Dike des Rundholzes, die vornehmsten Theile des Schiffs und die Stauung desselben genau untersucht, ob alles in gutem Stande ist. Das Geschüz visitirt er mit den Konstabeln, ob es gut und mit allem, was dazu gehört, vollständig versehen sey. Die Feuersprize muß, wenn sie nicht schon da ist, noch vor Abfahrt des Schiffs an Bord gebracht werden.

Von allen diesen Gegenständen läßt er durch den Schreiber ein genaues Verzeichniß anfertigen, worin sowohl das Mangelhafte als die vorgenommenen Verbesserungen bemerkt werden. Der Schiffer, der Konstabel, der Zimmermann, und jeder andere, der etwas in Verwahrung und unter seine Aufsicht erhalten hat, giebt ihm davon ein genaues Verzeichniß, und ferner alle Wochen eine Meldung von demjenigen, so verbraucht worden ist. Davon sendet er postäglich und bey jeder Gelegenheit dem Schiffskapitän vollständige Nachricht.

Der Offizier und der Steuermann — und wenn Kadetten an Bord sind, auch diese, — fangen sogleich bey ihrer Ankunft ihr Tagebuch mit der Anzeige derselben auf dem Schiffe, von dessen Nahmen, Größe, Lage und Zustand an, und fahren fort, die Vervollständigung der Instandsezung aufzuzeichnen.

Alle vorerwähnte Gegenstände, welche schon an Bord sind, werden sogleich, und die, welche später eintreffen, nach und nach an Ort und Stelle gebracht. Die gegenwärtige Mannschaft wird vorläufig in zwey Quartiere und in Baken vertheilt, und an beiden Borden die Stellen der leztern eingetheilt, und so wie die Kanonen von hinten nach vorn mit Nummern bezeichnet.

Wenn diese und ähnliche vorläufigen Anstalten getroffen sind, welches in wenigen Tagen beendigt seyn muß, so wird das Schiff von der Stelle, wo es aufgetakelt worden ist, durch einen an Bord gehohlten Lootsmann auf die Rheede gebracht, wo es sogleich den Anker fallen läßt und verteyet.

Nach wenigen Tagen kommen nun die übrigen Offiziere, Dekoffiziere, Matrosen und Soldaten nach und nach an Bord. Beynahe täglich langen Schiffe mit Lebensmitteln, Munizion und andern Bedürfnissen an, welche sogleich entladen werden.

Einige Tage vor dem, welcher zur Musterung bestimmt ist, kömmt auch der Schiffskapitän an Bord. Die Offiziere empfangen ihn theils bey der Falltreppe, theils auf dem Halbdek. Am folgenden Tage hält er eine Vormusterung, damit er seine Schiffsmannschaft kennen lerne, und sie auf die Musterung vorbereite, um solche in bester Ordnung zu passiren. Die noch unbesezten Dekoffiziersstellen werden vom Kapitän auf den Vorschlag des Schiffers und Bootsmanns ergänzt, welche auch bey der Eintheilung der Matrosen, die sie allerdings am besten kennen, befragt werden.

Schon am Vorabend und am frühen Morgen des zur Musterung bestimmten Tages wird alles dazu veranstaltet. Die Offiziere und die Mariniers sind in voller Uniform; die Dekoffiziere und Matrosen in ihren besten Kleidern und Jaken. Die Kanonen werden geladen, um die Admiralitätsjacht zu salutiren. An den Toppenants aller Raaen sind in der Höhe von vier Fuß über den leztern dünne Taue gespannt, welche mit den Raaen parallel laufen und zum Paradieren bestimmt sind; dies geschieht auf folgende Weise. Die Matrosen stehen aufrecht auf den Raaen, und halten sich mit ausgebreiteten Armen Hand an Hand an jenen ausgespannten Tauen, so daß es von ferne, wo diese beynahe unbemerkbar sind, den Anschein hat, als ob sie freystehend sich die Hände böten. Das Schiff ist vorzüglich rein gemacht und mit neuen Flaggen und Wimpel geschmükt, denn es ist ein Festtag, an

welchem die Mannschaft gemeiniglich einen monatlichen Sold erhält. Die gewöhnlichen Arbeiten sind ausgesezt.

Sobald die Jacht auf die Rheede kömmt, wird alle Mannschaft auf dem Oberdek versammelt, um auf den ersten Ruf bereit zu seyn. Wenn jene sich auf eine angemessene Entfernung genähert hat, wird sie mit einer bestimmten Anzahl von Kanonenschüssen begrüßt, und auf den erwarteten Ruf: Alles auf! fliegen die Matrosen die Wände hinauf, und stellen sich in oben erwähnter Ordnung auf die Raaen. Die übrige Mannschaft stellt sich in die Wände Front auswärts. Die Marinierparade steht auf dem Halbdek mit ihrem Offizier an der Spize. Ein Ploton steht auf der Laufplanke, an der Seite, wo die Jacht an Bord kommt. Der Schiffskapitän steht am Eingang des Halbdeks; neben und hinter ihm die Offiziere, Kadetten, der Doktor und Sekretär. Der wachhabende Offizier steht an der Falltreppe, und neben derselben außer dem Schiffsborde 6 Matrosen. Auf einen Wink des Kapitäns giebt der Schiffer das Zeichen zu dem von der ganzen Schiffsmannschaft dreymahl wiederholten Begrüßungsrufe Hussah!!! So werden die Kommissarien der Admiralität empfangen, durch den wachhabenden Offizier auf's Halbdek, und von hier durch den Kapitän und das Offizierkorps in die Kajüte begleitet, wo nach eingenommenen Erfrischungen die ganze Schiffsbesazung Mann für Mann gemustert wird.

Wenn die Kommissarien wieder von Bord gehen, wird wieder paradirt, und die Jacht mit Kanonenschüssen begrüßt, welche von derselben, wie bey ihrer Ankunft, erwiedert werden.

Von nun an werden die Uebungen in allen Schiffsarbeiten, mit den Kanonen und mit dem Kleingewehr täglich getrieben. Da der wachhabende Offizier am Besten weiß, ob nothwendige Schiffsarbeiten zu verrichten sind oder nicht, folglich ob zu dieser oder jener Uebung Zeit ist, so hängt es ohne höhere Erlaubniß von ihm ab, die eine oder andere durch die Mannschaft vornehmen zu lassen. Es ist eine vorzügliche und schäzbare Eigenschaft eines Seeoffiziers, Schiffers und Bootsmanns, die Mannschaft fortdauernd beschäftigen zu wissen, um sie in beständiger Thätigkeit zu erhalten.

Zweyter Abschnitt.

Die Uebungen.

Da der größte Theil der neuangeworbenen Schiffsmannschaft anfangs ganz ungeübt und mit allen Theilen des Schiffs unbekannt ist, so müssen die Leute nach und nach in allem, was das Rundholz, das Tau- und Takelwerk, die Segel, die Anker- und Ankertaue, das Geschüz und andere Waffen betrifft, genau unterrichtet, und damit sie in deren Behandlung Fertigkeit und Gewandtheit erlangen, täglich geübt werden. Aber nicht nur bey den Uebungen, sondern auch bey den wirklich vorfallenden Schiffsarbeiten müssen die Unkundigen zugelassen werden, damit sie desto eher und desto mehr Dienste zu leisten im Stande seyen.

Man fängt damit an, jedem befahrnen Matrosen einen oder einige Unbefahrne beyzugesellen, die er anzulernen hat. Sie sind beständig um ihn, speisen mit ihm an demselben

Bak, geben ihm bey allen Arbeiten an die Hand, sehen ihm seine Handgriffe ab, und lernen, selbst spielend, eine Menge nüzlicher Dinge; zum Beyspiel die mancherley Knoten, Stiche und Schläge, wovon es an die hundert verschiedene Arten giebt, von welchen jeder seine eigene Benennung hat. *)

Zuerst lehrt man den Lehrlingen die Namen der verschiedenen innern und äußern Theile des Schiffs, dann die der Masten, Stängen, Raaen, Segel, und des stehenden und laufenden Tauwerks. Man läßt sie jeden benannten Gegenstand anfassen, weiset ihnen den Zwek und die Wirkung derselben, indem man sie solche losmachen, behandeln und wieder festbinden läßt, wo und wie es seyn soll; man befragt sie darüber und wiederholt den Unterricht, bis ihnen die Sache geläufig ist, und sie sich nicht mehr irren. Ferner läßt man sie täglich die Wände besteigen; zuerst bis an die Marspüttinge, dann in die Marsen, nachher auf die Bramsalinge, dann auf die Raaen, Marseraaen und Bramraaen, indem man immer zuerst unten anfängt, und in der Folge höher steigt, und um sie anzuspornen, werden diejenigen, welche es den andern zuvorthun gelobt, ausgezeichnet und befördert, auch wohl beschenkt. Eine oder mehrere der vorräthigen Raaen werden mit den Noken auf das Halbdek, und auf den Bak, oder quer über den Kühl auf beide Schiffs-

---

*) Diese Anzahl wird hinlänglich seyn, um die Weitläuftigkeit bemerkbar zu machen, in welche man verfallen müßte, wenn man in alle Details eintreten wollte. Röding's Wörterbuch der Marine enthält die Zeichnungen, Benennungen und Erklärungen eines beträchtlichen Theils dieser Knoten und Schläge.

borde gelegt; diese müssen die Unbefahrnen besteigen, indem sie auf die Raaparden treten, wo sie denn angewiesen werden, wie sie die Segel mit den Raabanden anschlagen oder losschlagen, fest- oder losmachen, und mit den Reefbanden refen müssen. Wenn sie nun im Steigen und in diesen Handgriffen einige Fertigkeit erlangt haben, so läßt man sie diese Arbeiten oben verrichten. Man verfährt dabey mit vieler Geduld und Nachsicht, vorzüglich bey dem Beklettern der Masten. Auf solche Art werden sie allmählig brauchbare Matrosen. Die Offiziere und Dekoffiziere müssen sie oft über dies oder jenes befragen, um zu vernehmen, ob sie sich bilden und geschikter werden, und ob die Matrosen, denen sie anvertraut sind, sich dieses recht angelegen seyn lassen und ihre Pflicht erfüllen.

Was die Uebungen mit dem Geschüz und Kleingewehr betrifft, so würde es wohl sehr überflüßig seyn, in eine umständliche Darstellung einzutreten, da die Behandlung des einen und des andern nur sehr wenig von derjenigen abweicht, welche bey den Landarmeen eingeführt ist. Es wird also hinlänglich seyn, sich auf diese Abweichungen einzuschränken, welche hauptsächlich von der verschiedenen Einrichtung der Lafette, diese aber von der besondern Beschaffenheit des Lokals herrührt.

Die Anzahl der eigentlichen Konstabeln oder Artilleristen auf den Kriegsschiffen ist bey weitem nicht hinlänglich, um das Geschüz in Thätigkeit zu sezen, auch sind sie nicht dazu bestimmt. Ihr Auftrag beschränkt sich darauf, das Geschüz und alle seine Theile und die dazu gehörigen Geräthe in guten Stand und Ordnung zu sezen und zu erhalten, die

Pulverkammer mit vorzüglichem Fleiß und Vorsicht, wie auch alles, was ihrer Aufsicht und Bewahrung anvertraut ist, wohl zu besorgen; Feuerwerk zu verfertigen, Kartuschen für's Geschüz und Patronen für's Kleingewehr zu füllen, und die Matrosen in der Behandlung der Kanonen zu unterrichten und zu üben. Außerdem haben sie bey verschiedenen Schiffsarbeiten, zum Beyspiel beym Ankerlichten und dergleichen noch ihre besondern Obliegenheiten, die aber nicht hieher gehören.

Zuerst werden den Matrosen, welche auf den Kriegsschiffen größtentheils das Geschüz zu bedienen haben, die Namen der verschiedenen Theile der Kanone, des Raperts und der nöthigen Geräthe, vorzüglich aber der Zwek und die Wirkung des daran befindlichen Tauwerks bekannt, weil sehr darauf zu achten ist, daß sie es so zu behandeln wissen, daß es sich niemahls verwikle und verwirre, indem daraus Unglük entstehen könnte, da großentheils die Behandlung und folglich die Wirkung der Kanone davon abhängt.

Um diesen ersten Unterricht zu ertheilen, nimmt man gewöhnlich eine Baksmannschaft zusammen, und auch nachher bey der Eintheilung zum Geschüz oder Verfertigung der Geschüzrolle sucht man so viel möglich — wie bey jeder anderer Eintheilung, — solche bey einander zu behalten. Wenn sie nun die Kanone, den Rapert mit seinem Tauwerk, und die verschiedenen Geräthe zum Laden und Abfeuern, sowohl nach ihrem Nahmen, als wozu sie dienen, genau kennen, so wird an jede Seite der Kanone die Hälfte der zur Bedienung erforderlichen Mannschaft auf folgende Art hingestellt, und sie in den nöthigen Handgriffen unterrichtet und geübt. Der Kommandeur, mit Pulverhorn und Raumnadel versehen, steht

hinter der Kanone und richtet; — 1 Mann mit Wischer und Ansezer rechts der Mündung; — 1 Mann links derselben, um die Ladung und Pfropf einzuschieben; — 1 Mann, der die Kartusche reicht; — 1 Mann mit der Lunte, der abfeuert; — 2 Mann mit Hebeln neben dem Zündloche, auf jeder Seite einen, um die Kanone rechts und links zu bewegen oder zu erhöhen. Die übrigen, mehr oder weniger nach dem Kaliber des Stüks, sind gleichmäßig bey den Talien vertheilt. Während geladen wird, fassen die nebenstehenden Leute die Seitentalien an, und ziehen auf's Kommando die Kanone an Bord, zu welchem Ende einer die Einhohltalie losmacht und zuschießt. Im Gegentheil, wenn abgefeuert worden ist, und das Stük zum Laden eingezogen werden soll, so gehen die nebenstehenden Leute an die Einhohltalie, außer einem, der den Wischer faßt, einer, der die Kartusche aufnimmt, und an jeder Seite einen, der die Seitentalie losmacht und zuschießt, wozu immer die nächststehenden gebraucht werden, damit niemahls die einen vor oder hinter den andern wegzugehen genöthigt sind, auch wechseln die Leute bey den verschiedenen Verrichtungen und Handgriffen ab, um sie alle, vorzüglich das Richten, erlernen zu können. Nach Maaßgabe der erlangten Fertigkeit wird erst ohne, dann mit Pulver, und nachher mit Kugeln — zur Uebung — geladen, und leztere gegen eine auf dem Wasser schwimmende Tonne abgeschossen.

Ferner werden die Leute geübt, von einem Bord an's andere überzugehen, denn eigentlich wird nur die eine Seite mit Mannschaft versehen, welche dann auch das gegenüberstehende Stük von gleicher Nummer zu bedienen hat;

wenn daher das Schiff wendet, so müssen die Leute sich zu diesem verfügen, jedoch nicht eher, als bis jenes geladen und dicht an Bord gezogen ist; 2 Mann bleiben dabey, um die Talien festzubinden, damit das Stük fest und unbeweglich bleibe. Sollte aber das Schiff an beiden Seiten angegriffen seyn, so werden an der einen nur die geraden, und an der andern nur die ungeraden Nummern in Thätigkeit gesezt, oder wenn der Angriff auf der andern Seite heftiger wäre als auf der andern, so wird auf jener von drei Stüken zwey, auf dieser eines in Thätigkeit erhalten, doch immer dabey wohl acht gegeben, daß die Stillstehenden geladen und wohl befestigt seyen; auch giebt dies Gelegenheit, um mit den Kanonen zu wechseln, damit die einen sich abkühlen können; um dem Erhizen vorzukommen, werden die Wischer nach jedem zweyten Schuß naß gemacht, und überdas die Schwabber ebenfalls in die Wasserkufen getaucht, und um die Kanone geschlagen.

Die an Bord befindlichen Truppen sind nicht nur zum Dienst an Bord, sondern auch bestimmt, Landungen auszuführen, oder sonst im Nothfalle auf dem Lande zu agiren; die Uebung in der Elementar- und Evoluzionstaktik sind ihnen daher unentbehrlich. Da dasjenige, was sie am Lande auszuführen haben, völlig mit demjenigen übereinkommt, was den Landtruppen obliegt, so schränke ich mich blos auf ihre Uebungen ein, welche an Bord zwekdienlich sind.

Die Mariniers werden auf dem Halbdek an Steuerbordsseite, wo ihr beständiger Sammelplaz ist, in 2 Gliedern gestellt, in 4 Plotons getheilt, und im Plotonfeuer,

Gliederfeuer und Rottenfeuer, auch wohl im Hekfeuer geübt; ferner lehrt man sie rechts und links um, und links um kehrt machen, auch vor- und rükwärts schwenken, weil der Plaz es nicht stets gestattet, nur vorwärts zu schwenken. Jene Feuer können wirklich im Gefechte angebracht werden, hängen jedoch so sehr von den Umständen ab, daß es wohl schwer seyn würde, zu bestimmen, welches das wirksamste sey. Ihre Stellung im Gefechte wird bey der Darstellung desselben folgen, jedoch ist noch zu bemerken, daß die Soldaten auch zum Ziehn am untern Tauwerk verwendet werden, daher werden sie angelernt, wie und wo sie ihre Gewehre abzusezen haben, damit weder das Tauwerk, noch die Kanonen, noch irgend etwas anderes dadurch verwikelt oder gehindert werde. Sollen die Truppen an beiden Borden agiren, so gehen das dritte und vierte Ploton an Bakbord über; sind sie auch in andern Theilen des Schiffs nothwendig, so werden die Plotons benannt, welche auf die Kampanje, auf die Laufplanken oder auf den Bak marschiren sollen, wobey noch zu bemerken ist, daß wenn sie nach vorn marschiren, die Plotons dieses auf der Seite, wo sie stehen, auszuführen haben. Das Kommando: Jeder auf seine Seite! bedeutet nämlich, daß die beiden ersten Plotons an Steuerbord, die beiden andern aber an Bakbord stehen sollen.

Außerdem sind die Mariniers auch bey den Divisionen des Geschüzes vertheilt, damit, wenn bey den Batterien zu viele Leute fehlen, die Todten oder Verwundeten durch Soldaten ersezt, und die Batterien gehörig in Thätigkeit erhalten werden können, ein Beweis, daß das Kleingewehrfeuer

eine nur untergeordnete Rolle spielt, obgleich der Admiral Lord Nelson durch eine Gewehrkugel den Heldentod fand. Dieser Umstand wird indeß destomehr dazu beytragen, dem Gewehrfeuer Achtung zu verschaffen, da, laut englischen Berichten, dasselbe sehr mörderisch gewesen seyn soll, indem mehrere Schiffskapitäns und andere Offiziere durch dasselbe getödtet oder verwundet worden sind. Ueberhaupt ist es ein großer Fehler, der unter gewissen neuern militärischen Schriftstellern vorzüglich herrscht, über den Werth einer Waffe, einer Truppenart, einer Stellung oder Bewegung geradezu abzusprechen, da es doch eigentlich auf die Umstände und auf die zwekmässige Anwendung derselben ankömmt. So zerstörend auch die Wirksamkeit des Kanonenfeuers gegen das Schiffsgebäude, gegen das Rundholz, die Segel, das Tau- und Takelwerk seyn mag, so verliert es doch dieselbe größtentheils, wenn die Schiffe sich so nahe sind, daß man mit dem Kleingewehr und mit Pistolen in die Stükpforten schießen, und die bedienende Mannschaft bey den Kanonen niedermachen kann; deswegen werden solche auch geschlossen, vorzüglich wenn man entern will, weil die außer Bord hervorragenden Kanonen daran hinderlich seyn würden; folglich hört schon die Wirkung der Hauptbatterien ganz auf, und nur die des Oberdeks, des Halbdeks und des Baks sind noch in Thätigkeit. Wenn aber aus den Marsen ein tüchtiges Kleingewehrfeuer von oben herab auf das unbedekte Schiffsvolk wirksam ist, so müssen auch die obern Batterien viel von ihrer Lebhaftigkeit nachlassen.

Zu diesem Feuer aus den Marsen werden nicht Soldaten, sondern die sogenannten Marsgasten und Schluppenruderer abgerichtet, und in der Behandlung des Kleingewehrs eben

so gut als jene geübt, weil sie ohnedies auch bey Bewaffnung der Schluppen und bey Landungen gebraucht werden, um durch sie die Mariniers zu unterstüzen und zu verstärken. Da nun leztere nicht eigentlich zum Hinaufsteigen angehalten und also nicht darin geübt werden, deswegen auch die auf den Marsen weit heftigere Bewegung nicht wohl aushalten können, so zieht man ihnen hiezu die Matrosen mit Recht vor, zumahl die Marsen so enge sind, daß nicht für viele Leute Raum und es folglich besser ist, solche dahin zu stellen, die sowohl zu feuern als das Beschädigte herzustellen im Stande sind.

Dritter Abschnitt.

Der Dienst auf der Rheede.

Der Schiffskapitän, der zweyte Kapitän und der erste Lieutnant können als die Stabsoffiziere des Schiffs angesehen werden, welche die Oberaufsicht und Leitung des Ganzen haben, folglich sind sie nicht mit einzelnen Zweigen des Diensts beauftragt und von der Wache befreyt. *)

Die Seelieutnants hingegen lösen einander in den Wachen und Pikets ab, so daß immer ein Offizier von einem der beiden Quartiere auf den vom andern folgt. Der Lieutnant, der die Wache hat, ist mit dem Dienst im Innern des Schiffs beauftragt, hingegen derjenige, der das Piket hat, muß den äußern Dienst wahrnehmen, und löset den wachhabenden nach der Beendigung seines Dienstes ab, so wie er selbst vorher von demjenigen im Piket abgelöset wird, der ihm auch in der Wache folgt.

*) Auf den französischen Kriegsschiffen werden alle Oberoffiziere zum Etat-major gerechnet.

Auf den Schiffen ist die Eintheilung der Zeit sehr von derjenigen zu Lande üblichen verschieden; ehe wir also weiter in der Darstellung des Diensts fortfahren, ist es nöthig und zwekdienlich, solche zu erklären. Die Zeit wird nicht in Stunden, sondern in Wachen eingetheilt, von denen jede aus acht Glasen besteht; zwey Glasen machen eine gewöhnliche Stunde aus, folglich währt eine Wache 4 Stunden. Es befinden sich im Nachthäuschen jederzeit 2 Sanduhren oder Sandgläser, von welchen das eine 4 Stunden, das andere aber nur eine halbe Stunde läuft. Sobald lezteres in jeder Wache das erstemahl ausgelaufen ist, ruft der wachhabende Steuermann laut: ein Glas! welches durch einen Matrosen mit einem Schlag an der Gloke bemerkt wird. Wenn das Halbstundenglas zum zweytenmahl zu Ende ist, so ruft er: zwey Glasen! und sofort läßt er alle halbe Stunden — welche daher Glasen genannt werden, — immer mit einem Glokenschlag mehr von 1 bis 8 die Zeit anzeigen. Wenn dieses kleinere Glas das achte Mahl ausgelaufen ist, so muß auch das Vierstundenglas zu Ende und somit die Wache beendigt seyn.

Die Wache fängt Abends um 8 Uhr an, währt bis Mitternacht und heißt daher die erste Wache. Von 12 bis 4 Uhr wird die Hundewache, und von 4 bis 8 Uhr Morgens die Tagwache genannt. Die Vormittagswache dauert von da bis um Mittag, wo dann die Nachmittagswache anfängt, und bis 4 Uhr dauert. Die lezte Wache von 4 bis Abends 8 Uhr hat den sonderbaren Nahmen Plattfuß, vermuthlich daher, weil ohnedas um diese Zeit gewöhnlich alles wach und zur Arbeit bereit ist; auch hängt diese Wache mit

der Nachmittagswache zusammen, indem die Mannschaft um 4 Uhr nicht abgelöset, und zum Theil dadurch verhütet wird, daß die einen nicht immer die gleichen Wachen haben, sondern in den Zeiten abwechseln.

Die Wachen sind nicht zu allen Zeiten gleich stark, sondern dies hängt von der Rheede, wo das Schiff vor Anker liegt, von der Witterung und von mehr andern Umständen, zum Beyspiel davon ab, ob man schwere Arbeit gehabt oder noch vor hat. Demnach ist bald ein ganzes, bald ein halbes Quartier auf der Wache, bald nur ein Drittel oder Viertel desselben.

Die Wache besteht aus einem Lieutnant, 2 oder 3 Kadetten, 1 Steuermann, 1 Bootsmann oder Schiemann, 1 Konstabel und einem ihrer Maaten, 1 Quartiermeister und einer Anzahl Matrosen; ferner aus einem Serschanten, 1 Korporal und einer Anzahl Mariniers, welche jederzeit von dem gleichen Quartier sind. Von den Wachen sind mehrere Dekoffiziere ausgenommen, als die beiden Schiffer, der Doktor und Sekretär und ihre Gehülfen, der Schiffsgeistliche, der Bottelier, ferner die Handwerker, besonders die Köche, welche Leztern schon in der Nacht anfangen, die Speisen zu kochen, damit man frühe speisen könne, wobey sie einander ablösen. Wenn aber: Alles auf!! oder: Ueberall!! gerufen wird, so darf niemand von dem ihm in diesem Fall angewiesenen Posten wegbleiben.

Auf der Rheede währt die Wache der Offiziere und Kadetten volle 24 Stunden, wobey jedoch zu bemerken ist, daß sie bey gutem, gefahrlosem Wetter nicht genöthigt sind, die Nacht zu durchwachen, sondern da alles so nahe an der Hand ist, hat der Steuermann, welcher in Abwesenheit des Offi-

ziers die Wache befehligt, den Auftrag, ihn und die Kadetten im Nothfalle sogleich rufen zu lassen; wenn aber Stängen und Raaen gestrichen sind — welches bey stürmischer Witterung zu geschehen pflegt, — so muß der wachhabende Lieutnant und die Kadetten auf dem Halbdek bleiben, wenigstens so lange, bis der Sturm vorüber ist.

Die Wache aller übrigen Seeleute dauert hingegen, sowohl auf der Rheede als in offener See, nur 4 Stunden, — welche wohl daher der Quart genannt wird; — während derselben darf niemand von der Wache in's Zwischendek hinabgehen, sondern sie müssen alle auf dem Oberdek im Kühl bleiben; bey rauher Witterung halten sich die Matrosen gewöhnlich unter dem Bak, und die Mariniers unter dem Vordache des Halbdeks auf. Sobald die Gloke acht Glasen geschlagen hat, wird die Wache durch die nachfolgende, schon vorher dazu befehligte Mannschaft abgelöset, wozu sie durch den wachhabenden Quartiermeister — der eben davon seine Benennung hat, — zu rechter Zeit gewekt wird; dies heißt in der Seesprache porren.

Von der Matrosenwache werden auf die Fokmarse, auf die Kampanje und auf dem Bak Auskuker ausgestellt, um auf das Fahrzeug selbst und auf die aus der Ferne heransegelnden Schiffe — in offener See auch auf Land, — und überhaupt auf die entfernten Gegenstände, vorzüglich auf die Signale zu achten, und die Wache davon zu benachrichtigen. Die Mariniers besezen folgende Posten mit Schildwachen: 1 Mann vor der Kajüte des Kapitäns, und wenn ein Admiral an Bord ist, auch vor der seinigen; 1 Mann bey jeder Pulverkammer; 1 Mann auf jeder Laufplanke; 1 Mann auf der Kampanje, und 1

Mann auf dem Bak. Ihr Auftrag ist, wohl umher zu schauen, nicht zu gestatten, daß sich Jemand der Pulverkammer nähere, an Bord komme, oder von Bord abgehe, ehe dem wachhabenden Offizier davon Meldung gemacht und von ihm darüber verfügt worden ist; sie haben außer den ihnen besonders angewiesenen Posten auch auf die nähern Umgebungen des Schiffs, und auch auf die Signale zu achten, und sogleich zu melden. Wenn die Schluppen ausgesezt sind, so ist in jeder eine Schildwache, die aus den dazu gehörigen Ruderern der Reihe nach genommen wird, und welche darauf zu achten hat, daß niemand in selbige steige, daß sie nicht an's Schiff anschmettern, sich nicht losmachen und forttreiben, oder sonst etwas Widriges damit vorfalle; auch müssen sie solche gleich unter die Falltreppe bringen, wenn ihre Schluppe zum Fallen gerufen wird. Die übrige Mannschaft der Wache muß jederzeit die während ihrer Dauer vorkommenden Schiffsarbeiten verrichten oder dazu bereit seyn.

Des Abends um 7 oder halb 8 Uhr geht der Offizier, der an diesem Tage das Piket hatte, folglich die nächste Wache haben wird, nebst dem, der jezt auf's Piket kömmt, auf das Halbdek und übergiebt Leztern das Piket, indem er ihn von allem Nöthigen genau unterrichtet. Dann übernimmt er die Wache, indem ihm der abgehende Offizier von allem, was das Schiff angeht, und was von den erhaltenen Befehlen schon vollzogen oder noch auszuführen ist, umständliche Nachricht giebt. Hierauf begeben sich alle drey Offiziere zum Schiffskapitän, welcher ihnen die Parole giebt und die Befehle diktirt, die er nöthig findet. Der Offizier vom Piket geht nun zu den übrigen Offizieren, und theilt ihnen die Pa-

role und dasjenige mit, was sie wissen sollen. Auf einigen Schiffen giebt der erste Schiffskapitän die Parole und Befehle dem zweyten, oder dem ersten Lieutnant, welche sie den übrigen Offizieren ertheilen; auf andern begeben sich alle Offiziere vor Ablösung der Wache zum Schiffskapitän, wo sie von ihm selbst die Parole und Befehle empfangen.*)

Wenn dies auf die eine oder andere Weise geschehen ist, so begiebt sich der jezt wachhabende Offizier auf's Halbdek, und diktirt dem Steuermann der Wache die erhaltenen Befehle, geht dann in den Kühl, läßt sich die neue wachhabende Mannschaft vorstellen, und sich ein Verzeichniß der Dekoffiziere, Matrosen und Mariniers geben, welche in den nächsten 24 Stunden unter ihm die Wache haben, damit wenn während derselben etwas vernachläßigt und erst später entdekt wird, man noch wenigstens 8 Tage nachher sehen könne, wer damahl die Wache hatte, denn an Bord darf keine Nachläßsigkeit unbestraft bleiben.

Im Winter um 7 oder 8 Uhr, im Sommer um 9 oder 10 Uhr des Abends, wird vom Admiralschiffe eine Kanone ab-

*) Wenn ein Schiff allein ist, so giebt der Schiffskapitän jeden Tag die Parole; sonst aber giebt der Admiral oder Kommandeur der Flotte alle 8 oder 14 Tage jedem Schiffskapitän eine schriftliche gleichlautende Folge von Nahmen, die sie denn täglich auf ähnliche Art austheilen; die Flotte kann zerstreut werden, und dann wäre es unmöglich, mit allen Schiffen derselben in Verbindung zu bleiben. Wenn während der Trennung die 8 oder 14 Parolen zu Ende gehen, so ist vorher bestimmt, wo die Kapitäns wieder anfangen sollen, um immerfort auf allen Schiffen die gleiche Parole zu haben, und sich daran bey nächtlichem Wiederfinden zu erkennen.

gefeuert. Sobald dieser Abendschuß von den umliegenden Gestaden wiederhallt, so wird er durch das Glokengeläute von allen Schiffen beantwortet, und ruhige Stille ersezt die Geschäftigkeit des Tages. Der Profos singt im Zwischendek neben dem großen Mast ein altväterisches Abendlied, wodurch er ankündigt, welches der beiden Quartiere die erste Wache habe, daß diese bestellt und es Zeit sey, sich zur Ruhe zu begeben.*) Alle Lichter werden nun ausgelöscht, außer in einigen Laternen, welche in der Nähe der auf den Zwischendeken stehenden Schildwachen aufgehängt werden. Eine halbe Stunde später macht der Lieutnant die Runde auf den Zwischendeken und im ganzen Schiff, und sieht genau nach, ob alle Lichter — ausgenommen in den Laternen, — ausgelöscht, und alle Leute zur Ruhe, die Wachen, Auskuker und Schildwachen aufgestellt sind. Die Lezten rufen die Runde an. Die wachhabenden Serschanten und Korporale machen auch einigemahl die Runde; die Stunden werden ihnen vom Lieutnant der Marine vorgeschrieben, welcher zwar selbst nie oder selten eine Wache, aber von Zeit zu Zeit eine unerwartete Runde thut. Die Auskuker und Schildwachen, welche bey jedem Glokenschlag durch den Ruf: Alles wohl! ihre Wachsamkeit bezeugen, beleben die nächtliche Stille, oder die Winde sausen im Tau- und Takelwerk, und die Wellen brechen sich

---

*) Nicht nur die Leute, welche um 12 und 4 Uhr auf die Wache kommen werden, sondern auch die ganze übrige Mannschaft — selbst die Offiziere nicht ausgenommen, — dürfen sich nicht ganz auskleiden, sondern müssen die Beinkleider und Strümpfe nebst dem Kamisol anbehalten, und verfallen sonst in Strafe.

dumpf vorn am Buge des Schiffs. Die Dämmerung liegt noch auf den Fluthen, als schon der Morgenschuß den werdenden Tag ankündigt. Die Tamboure schlagen auf allen Schiffen die Diana; doch bleibt noch alles ruhig, bis im Ost allmählig die Morgenröthe aus dem feuchten Schooße der blanken Thetis heraufsteigt, und die Wasserfläche in ein Flammenmeer umwandelt. Plözlich erschallt der alles belebende Ruf des wachhabenden Dekoffiziers: — Ueberall! Ueberall!! — und aus allen Luken steigen die rüstigen Seeleute mit ihren Hängmatten, worin das Bettzeug eingebunden ist, herauf, und tragen sie an diejenige Seite des Schiffs, von dem ihr Quartier benannt ist; da werden sie entweder in die Finkneze gelegt und damit verschanzt, oder an Wind und Sonne gelüftet und gereinigt. Dann lassen auch die Dekoffiziere und Bakmeister in ihrer Gegenwart ihre Baksangehörigen sich waschen und kämmen.

Gleich ist auch der wachhabende Offizier zugegen, denn auch er muß überall seyn. Die Kadetten sind ihm schon zuvorgekommen, um ihm in allem an die Hand zu geben, seine Befehle zu überbringen und auszuführen, Meldungen, und überhaupt alles zu thun, was er ihnen, es sey zur Beförderung des Diensts oder zu ihrer Belehrung aufträgt.

Das Schiff wird von außen und innen rein gemacht, die Schluppen und Boote ausgesezt, und da die aufgehende Sonne einen schönen Tag verspricht, so werden die Stükpforten des Zwischendeks, welche am Abend vorher wie gewöhnlich geschlossen wurden, sogleich geöffnet, theils weil der Einfluß frischer Luft dem innern Schiffsraum überhaupt, besonders aber der Gesundheit der Schiffsmannschaft höchst

zuträglich ist, theils auch weil man dadurch beträchtlich an Raum gewinnt, indem die Kanonen, welche zurükgezogen waren und mit der Mündung inwendig am Schiffsbord lagen, jezt mit derselben außer dem Bord stehen, wodurch das Schiff ein besseres Ansehen — für welches man überall etwas, oft zu viel thut, — erhält.

Der Steuermann und die übrigen Dekoffiziere, welche auf der Wache sind, zeigen dem Lieutnant alles während der Nacht Vorgefallene an, und wenn dieß geschehen ist und keine Hindernisse eintreten, so wird zum Frühstuk geläutet: die wachhabenden Kadetten gehen an beiden Seiten des Schiffs auf und ab, damit in Ordnung und ohne Zeitversäumniß gespeiset werde; der Lieutnant begiebt sich ebenfalls zu der speisenden Mannschaft, sowohl um die Aufsicht zu vermehren, als um den Ueberschuß der Speisen und den Kessel zu untersuchen, damit die größte Sparsamkeit und Reinlichkeit beobachtet werde.

Bey'm Aufgang der Sonne, oder um eine dazu bestimmte Zeit werden die Flaggen und Wimpel aufgehißt. Die Parade wird auf dem Halbdek an Steuerbordsseite in Ordnung gestellt; der Serschant, die Korporale und die Mariniers sind in voller Uniform wie die Landtruppen; der erstere giebt dem Lieutnant der Marine 2 schriftliche Raporte von dem Stand der Kompanie. Davon behält dieser einen für sich, und übergiebt den andern dem wachhabenden Offizier, der ihm im Nahmen des Kapitäns die erhaltenen Befehle mittheilt. Diese diktirt er dem Serschanten, nachdem die Parade abmarschirt ist. Bey Tage bleiben die wachhabenden Mariniers in Uniform bis nach Untergang der Sonne, dann aber blos

in kurzen Matrosenjaken und langen Beinkleidern, und im Winter sind sie selbst auf der Wache im Schanzloper.

Zu gleicher Zeit übergeben der Schiffer, der Oberkonstabel, der Doktor, der Bottelier ihre schriftlichen Etats und Raporte dem wachhabenden Offizier, und der erstere macht ihm auch zugleich mündlich Raport von dem Zustand des Schiffs; denn alle Morgen und Abend müssen die Dekoffiziere die unter ihrer besondern Aufsicht stehenden Theile des Schiffs und seiner Zu- und Ausrüstung genau nachsehen und davon an den Schiffer Raport machen. Der Bootsmann nebst seinen Maaten — den ersten ausgenommen, — und mit den Bootsmann-Gasten haben die Aufsicht über den großen Mast nebst Segeln, Tau- und Takelwerk; der Schiemann nebst seinen Maaten und Gasten über den Fokmast; die Quartiermeister der Reihe nach über den Kreuzmast und Besan, und jeder insbesondere über seine Schluppe; der erste Bootsmannsmaat mit seinen Gasten über den Bugspriet; die Konstabeln über alles, was zur Artillerie gehört; die Zimmerleute über alles Rundholz; die Segelmacher über alle Segel; der Schmid über alles Eisenwerk und so weiter, dergestalt, daß nichts vernachläßigt werden kann noch darf. Nachdem der wachhabende Lieutnant über alle diese Gegenstände mündliche und schriftliche Meldungen erhalten, macht er davon den beiden Kapitäns und dem ersten Lieutnant ebenfalls Raport.

Es ist vorzüglich die Pflicht des wachhabenden Steuermanns, auf alles, was das Schiff betrifft, aufmerksam zu seyn; wenn die Ankertaue sich kreuzen oder einen Schlag

machen, so muß er solche wieder klaren.*) Er muß fleißig mit dem Fernrohr umherschauen, vorzüglich gegen das Admiralschiff, um sogleich die Signale zu bemerken, und solches dem wachhabenden Offizier anzeigen, auch das Kontrasignal aufziehen, wenn das Signal das eigne Schiff angeht. Alles, was vorfällt, und die vom Lieutnant diktirten Befehle schreibt er erst auf die im Nachthäuschen befindliche Schiefertafel, von welcher nachher alles in's Tagebuch abgeschrieben wird. Er läßt, wenn der Lieutnant nicht da ist, dessen Befehle ausführen, wenn Zeit und Umstände eintreten, oder übergiebt den Auftrag dem ihn ablösenden Kollegen. Vornämlich aber liegt ihm ob, die Stundengläser oft und genau zu beobachten, um die Eintheilung und Anzeige der Zeit nicht zu verfehlen.

Da die steigende Fluth die Absendung der Schluppen an's Land vorzüglich begünstigt, so erhält der Bottelier Befehl, die leeren Wasserfässer dem Bootsmann zu übergeben, und dieser, solche in die Barkasse bringen zu lassen, und wenn es geschehen ist, so wird gerufen: Barkaßruderer fallt! worauf diese sogleich sich zur Abfahrt in derselben bereit halten. Zwar sollte der Lieutnant vom Piket mitgehen, weil das seines Amts ist, allein da es gut ist, daß die Kadetten in allem geübt werden, so wird einer von denen, welche die Wache nicht haben, mitgesandt, um bey'm Wasserholen die Aufsicht zu führen, und ihm zugleich empfohlen, die Sache so sehr als möglich zu beschleunigen, um mit Anfang der Ebbe fertig zu seyn, und durch diese bey der Zurükkunft auch begünstigt zu werden.

---

*) Siehe Seite 139 von der Verteyung.

Da es den vorigen Tag geregnet hat, so läßt der Lieutnant Ueberall! rufen, um Segel loszumachen und sie troknen zu lassen, welches nur sehr langsam geschehen, und schädlich seyn würde, wenn sie fest und zusammengerollt blieben. Die Dekoffiziere und Bakmeister jagen sogleich ihre Leute vom Zwischendek hinauf, und da die Leztheraufkommenden im Vorbeygehn jederzeit einige Tauhiebe zu erwarten haben, so drängen sich alle eilends aus den Luken; die Dekoffiziere und Bakmeister folgen ihnen ungesäumt nach; nur 2 Quartiermeister und der Profos bleiben so lang auf dem Zwischendek, bis alles hinauf ist.

Der Schiffskapitän, die Offiziere von der Wache und vom Piket, und die Kadetten bleiben auf dem Halbdek. Der 2te Kapitän begiebt sich überall hin, wo er glaubt, daß seine Gegenwart nöthig sey. Der erste Lieutnant ist im Kühl an Steuerbord und hat den Bootsmann mit einigen seiner Maaten nebst einem Quartiermeister, dem ersten Segelmacher und 2 Konstabeln und mehrern Matrosen bey sich. Der zweyte Lieutnant — wenn er nicht die Wache oder das Piket hat, — ist ebenfalls im Kühl an Bakbord, und hat unter seinem Befehl den ersten Bootsmannsmaat, einen Quartiermeister, den zweyten Segelmacher und 2 Konstabeln. Die übrigen Lieutnants vertheilen sich bey dem zweyten Kapitän, auf den Laufplanken, auf dem Bak, oder wo es nöthig ist. Der erste Schiffer begiebt sich überall hin, vorzüglich auf den Bak oder in den Kühl, und so wie dieser die Steuerbordsseite in Obacht nimmt, richtet der zweyte Schiffer seine Aufmerksamkeit auf die Bakbordsseite. Die 3 ersten Steuerleute sind bey dem Nachthäuschen und am Steuerrade, der Vierte steht an Steuer-

bord und ein Quartiermeister an Bakbord auf dem Halbdek, beide um die zum Anziehen des Tauwerks daselbst befindlichen Leute zu regieren; die Gehülfen am Steuerruder handhaben die Taue des Kreuzsegels.

Auf der großen Raa sind an jeder Seite	24	Mann,	zus.	48
Auf der großen Marseraa . .	18	—	—	36
Auf der großen Bramraa . .	5	—	—	10
Bey'm großen Stänge-Stagsegel	.	—	—	2
Bey'm Flieger und Bramstänge-Stagsegel	.	—	—	2
Auf der Fokraa, auf jeder Seite .	22	—	—	44
Auf der Vormarseraa . . .	16	—	—	32
Auf der Vorbramraa . . .	4	—	—	8
Bey'm Klüfer und Vorstänge-Stagsegel	.	—	—	4
Auf der Kreuzraa an jeder Seite .	8	—	—	16

Was nicht nach der vorstehenden Rolle vertheilt ist, steht an verschiedenen Orten des Schiffs am untern Tauwerke, um solches anzuhohlen, und damit dieses rufweise zugleich und mit vermehrter Kraft geschehe, geben die Dekoffiziere entweder durch ein Liedchen oder vermittelst eines Pfeifchens taktweise das Zeichen zum Ruf.

Kaum ist man mit dem Losmachen der Segel fertig, so wird gemeldet, daß auf dem Admiralschiffe ein Signal aufgehißt sey, welches das Schiff angehe, und daß das Kontrasignal bereits wehe. Da der wachhabende Offizier dieses Signal, als eins der gewöhnlichsten, kennt, wodurch ein Offizier vom Schiffe zum Admiral verlangt wird, so läßt er solches sogleich durch einen Kadetten dem Lieutnant vom Piket anzeigen, und während dem dieser den Schiffskapitän um seine allfälligen Aufträge ersucht, läßt jener die kleine Schluppe

in Bereitschaft sezen, die dann auch abfährt, sobald der Offizier eingestiegen ist. An Bord des Admiralschiffs wird er von dem wachhabenden Offizier an der Falltreppe empfangen und zum Admiral begleitet, dem er die Aufträge seines Kapitäns und überhaupt alles mittheilt, was dieser zu wissen verlangt; hierauf schreibt er dessen Befehle in seine Schreibtafel — denn es darf kein Offizier zum Admiral kommen, oder sonst in Dienstgeschäften von Bord gehen, ohne die Brieftasche mit weißem Papier und Bleystift bey sich zu haben, — und nachdem er seine Abfertigung erhalten, kehrt er ungesäumt nach seinem Schiffe zurük, wenn er nicht sowohl vom Admiral als von seinem Kapitän Erlaubniß erhalten hat, sich zu verweilen; der Offizier der Wache begleitet ihn wieder bis an die Falltreppe, und so wird er auch auf seinem eigenen Schiffe bey'm Abgehen dahin begleitet und bey der Zurükkunft empfangen.

Späterhin kömmt die Barkasse mit Wasser zurük. Während dem unter der Aufsicht des Kadetten die Fässer gefüllt wurden, war der Quartiermeister auf dessen Befehl auf die Post gegangen, um die für das Schiff angelangten Briefe und Gepäke abzuhohlen, welche jezt in der Barkasse an Bord gebracht werden. Die Wassertonnen werden sogleich unter Aufsicht des Bootsmanns in den Raum gebracht. Der Kadet macht dem Offizier von der Wache Raport von seinen Verrichtungen, und übergiebt ihm die mitgebrachten Briefe, die dieser sogleich dem Kapitän überliefert. Diejenigen und das Gepäke, welche an einige der Schiffsmannschaft gerichtet sind, werden mit gehöriger Vorsicht an dieselben abgegeben.

Unter den Briefen befand sich einer vom Lieferanten, welcher anzeigt, daß Morgen frühe die lezte Sendung von Lebensmitteln eintreffen werde; woraufhin dem Schiffer aufgetragen wird, durch den Bottelier alles veranstalten zu lassen, daß in der Bottlerey, in den Brod- und Käsekammern Plaz und Bequemlichkeit sey, die Lieferung aufzunehmen.

Zu gleicher Zeit kam auch in der Barkasse ein Schiffer an Bord, mit der Anzeige, daß er eine Fracht Pulver bringe, und wünschte, daß sein in einiger Entfernung geankertes Schiff so bald möglich entladen werden möchte. Demzufolge wird ihm befohlen, nach Verlauf einer Stunde mit dem Schiffe an Bord zu kommen, wohin er mit der Jölle zurükgebracht wird. Dem Schiffer wird aufgetragen, durch die Konstabeln die nöthigen Vorkehrungen zur Einnahme des Pulvers treffen zu lassen. Sofort wird zum Mittagessen geläutet, und sowohl an der Offizierstafel als an den Baken mit etwas Eile gespeiset, damit überall genaue Aufsicht gehalten und das Feuer ausgelöscht werde, um jeder Feuersgefahr vorzubeugen; deswegen wird auch unter strenger Ahndung verboten, Tobak zu rauchen. Nach Verfluß der anberaumten Stunde sind alle diese Vorbereitungen beendigt, das Schiff segelt heran und legt an Bord, dessen Entladung unter der Aufsicht eines Lieutnants durch den Bootsmann oder Schiemann unverweilt besorgt wird; 2 Kadetten, von denen einer auf das Pulverschiff heruntersteigt, zeichnen jede Tonne auf, welche aus diesem an Bord gehoben wird; die Konstabeln ordnen dieselben in den Pulverkammern. Die Einnahme der Lebensmittel, welche am folgenden Morgen vor sich gehen wird, geschieht auf ähnliche Weise. Durch diese Lieferun-

gen sind die nöthigen Vorräthe ergänzt und das Schiff ist segelfertig.

Der Steuermann meldet die Ankunft einer Jacht, welche ohne Zweifel den Admiral an Bord hat, da, außer der vom Flaggenstok über den Spiegel herabwallenden Flagge, die Admiralsflagge vom Mast weht. Auf diese Anzeige wird sogleich Ueberall! gerufen, um die Segel fest zu machen, wobey die nämliche Ordnung wie bey'm Losmachen befolgt wird; dann wird auch das Nöthige zum Paradiren auf den Raaen veranstaltet.*) Wenn die Jacht sich nähert, so wird sie von dem Schiffe, dessen Befehlshaber bis jezt die Rheede kommandirte, mit einer bestimmten Anzahl Kanonenschüsse begrüßt, welche von der Jacht beantwortet werden; wenn diese bey dem Schiffe vorbey gesegelt ist, so läßt man die Leute wieder herabkommen.

In dem Augenblik, da der Admiral sein Schiff besteigt, wird der vom großen Mast flatternde Wimpel gestrichen, und an dessen Stelle die Admiralsflagge aufgehißt. Bey einigen Nazionen wird sie dann nochmals von der Flotte mit Kanonensalven begrüßt; es wird viel Pulver unnüzer Weise vergeudet. Die Signale werden jezt von diesem Schiffe gethan, und folglich die Offiziere und Dekoffiziere — vorzüglich die Steuerleute, — ferner die Auskuker und Schildwachen erinnert, ihre Aufmerksamkeit dahin, nicht aber nach dem Schiffe des Vizeadmirals, Kontreadmirals, oder Kommandeurs zu wen-

*) Siehe davon die Erklärung Seite 206. Wenn es aber nur ein Vizeadmiral oder ein Kontreadmiral ist, so steigen die Matrosen nur in die Wände.

den, daher auch von leztern der Stander gestrichen und durch einen Wimpel in dem Augenblike ersezt, da die Admiralsflagge aufgezogen wird.

Da auf Befehl der Admiralität die Flotte in segelfertigen Stand gesezt, und nur noch die Ankunft des Admirals erwartet wurde, so war von demselben etwas über die Abfahrt der Flotte zu vernehmen. Der Kapitän faßt sogleich den Entschluß, ihm seine Aufwartung zu machen. Der Lieutnant läßt die Kapitäns-Ruderer fallen! dieser steigt ein, fährt ab, und kömmt in kurzer Zeit wieder zurük. Er wird — wie bey der Abfahrt, — an der Falltreppe und auf dem Halbdek von dem Offizierkorps empfangen, und zeigt ihnen dagegen an, daß die Flotte mit dem ersten günstigen Winde unter Segel gehen werde. Diese Nachricht belebt alles zur größten Thätigkeit, um die lezten Anstalten zur Abreise sowohl für das Schiff überhaupt als für sich insbesondere zu treffen. Wer Zeit und Lust hat, schreibt noch zum Lebewohl an seine Anverwandten und Freunde. Diese Briefe werden zusammen in's Nachthäuschen gelegt, und erst bey'm Absegeln durch die zulezt an's Land gehende Schluppe oder durch den zurükkehrenden Lootsen dahin auf die Post geschikt, denn oft darf die Abfahrt der Flotte nicht eher bekannt werden, bis sie wirklich erfolgt ist.

Tags vorher starb auf einem Schiffe der Flotte der zweyte Kapitän. Da nun der Wind jeden Augenblik günstig werden kann, und man doch die Leiche nicht in See nehmen will, so giebt der Admiral das Signal, daß jedes Schiff eine Schluppe mit einem Offizier an Bord des benannten Schiffs senden solle, um dem Leichenbegängniß beyzuwohnen. Auf allen

Schiffen wird die Flagge in Schau der Länge nach zusammengewunden, und zum Zeichen der Trauer am halben Flaggenstabe aufgehißt; die Marinierswache präsentirt dem vorbeyfahrenden Leichenzuge das Gewehr. Dies geschieht jedoch nur, wenn der Offizier, wie hier vorausgesezt ist, an das Land gebracht und daselbst entweder beygesezt oder begraben wird. In offener See wird er unter Abfeurung der Kanonen oder des Kleingewehrs, welches sich nach dem Range des Verstorbenen richtet, in die Fluthen gesenkt.

Eine Viertelstunde vor Untergang der Sonne geht ein Tambour auf den Bak und schlägt den Zapfenstreich so lange, bis sie unter dem Gesichtskreise ist; in demselben Augenblik werden auch beide Flaggen und der Wimpel gestrichen, und lezterer durch den Wacher ersezt, welcher gewöhnlich aus einem alten Wimpel verfertigt wird, aber kaum einen Viertel von dessen Länge hat. Hernach wird zu Nacht gespeiset.

Die Ablösung der Wache und des Pikets geschieht auf die angezeigte Zeit und Weise, und da es am morgenden Tage viel zu thun giebt, so wird die Schiffsmannschaft schon um neun Uhr zu Bette gewiesen, um auszuruhen.

Vierter Abschnitt.

Vorbereitung zum Absegeln.

Sobald der Donner des Morgenschusses verhallt ist, obgleich nur erst der Tag anbricht, so belebt schon der wekende Ruf Ueberall! die ganze Schiffsmannschaft. Nachdem sie ihre Hängmatten heraufgebracht und in die Finkneze gelegt,

sich gewaschen und gekämmt und das Schiff gereinigt haben, so wird zum Frühstük geläutet und gegessen.

Wenn abgespeiset ist, werden die Schluppen und Boote ausgesezt, und dann, so viel man davon entbehren kann, mit allen leeren Wasser- und Biertonnen an's Land geschikt, um sie anzufüllen.

Da es sehr wichtig ist, die Gesundheit der Schiffsmannschaft auf alle mögliche Weise zu befördern, so wird erst Alles auf! gerufen, und dann alle Stükpforten und Luken der Zwischendeke genau geschlossen, dann die Deken, den Fußboden und die Borde mit Essig besprengt, und dann mit gehöriger Vorsicht Feuerwerk abgebrannt; wenn einige Konstabeln dies verrichtet haben, so kommen sie ebenfalls herauf, und schließen noch die lezte Luke zu, und erst nach einer halben Stunde werden die Luken und Stükpforten wieder geöffnet. Nach einiger Zeit wird durch die Luftpumpe oder durch das Windsegel frische Luft in's Zwischendek gebracht. Auch wird das verdorbene Wasser, welches sich im untersten Schiffsraum befindet, jeden Morgen herausgepumpt, und durch die Krahnen frisches Wasser eingelassen.

Alles ist bereits veranstaltet, um die Schiffe mit Lebensmitteln zu entladen, und sobald dieselben an Bord gelegt haben, geschieht solches mit der größten Thätigkeit. Kaum sind die entladenen Fahrzeuge fortgesegelt, als die Schluppen mit Wasser und Bier anlangen und sofort entladen werden. Dann wird zum Mittagsessen geläutet, und hernach noch zwo Schluppen an's Land gesandt, wovon die eine die lezten Wassertonnen, um noch gefüllt zu werden, an Bord hat, die andere aber mit verschiedenem Gepäke u. dgl. beladen ist, um

sich dessen an Bord des Schiffs zu entledigen. Der in derselben befindliche Lieutnant vom Piket ist überdas mit mehreren Geschäften beauftragt.

Der Segelmacher erhält Befehl, diejenigen Segel, welche noch angeschlagen werden müssen, aus der Segelkammer heraufzulangen, welches er auch mit seinen Gehülfen und mehrern zugegebenen Matrosen sogleich bewerkstelligt, wo sie dann unter Aufsicht des Bootsmanns, des Schiemanns und ihrer Maaten mit dem dazu gehörigen Tau- und Takelwerk versehen und an die Raaen und Stagen befestigt werden.

Da der Wind eine günstigere Wendung nimmt, so ist zu erwarten, daß die Flotte noch heute unter Segel gehen werde. Wirklich giebt der Admiral Befehl, den Teyanker zu lichten. Alle Schiffe, die dieses Signal angeht, sind durch die Signalwimpel, die ihnen ausschließlich angeeignet sind, bezeichnet, machen Kontrasignal und befolgen dann die erhaltene Ordre; die übrigen Fahrzeuge bleiben aber ruhig vor Anker liegen.

Der erste Lieutnant begiebt sich auf's Zwischendek, um alles, was das Ankertau, den Kabelring und die untere Spille betrifft und dabey zu arbeiten hat, anzuordnen und in Thätigkeit zu sezen. Der Profos legt den Kabelring um die Spille und auf die Rollen, um und über welche er läuft*), und sorgt dafür, daß er sich nicht verwikelt, sondern klar bleibt. Der erste Schiemannsmaat und seine Baksmannschaft sind unten im Kabelraum, um das Ankertau, nach Maaßgabe, daß es eingewunden wird, in Ordnung aufzule-

---

*) Siehe Seite 84 und 86, No. 29—30 und 39.

gen; der erste Bootsmannsmaat mit seinem Baksvolke schießt dasselbe nach und nach zu; die Konstabeln sind beauftragt, das Ankertau an den Kabelring anzuseisen, und ein Quartiermeister hat die Aufsicht bey dem Umdrehen der Spille.

Der zweyte Kapitän ordnet alles dasjenige an, was die obere Spille betrifft; ein Quartiermeister hat auch hier die Aufsicht bey'm Umdrehen, welches an beiden Spillen durch die unbefahrnen Matrosen und Mariniers geschieht. Der Schiffer und sein Gehülfe sind auf dem Bak, wo sie nebst dem Bootsmann und seinen Gasten Anstalten machen, um den aufgewundenen Anker auf das Schiffsbord zu legen.

Die übrigen Lieutnants halten sich bald bey der einen, bald bey der andern dieser Arbeiten auf, um solche zu betreiben. Wenn der Anker gelichtet und auf seiner Stelle ist, wird alles, was dazu gedient hat, wieder in Ordnung gebracht. Nachdem dies geschehen ist, wird der ganzen Schiffsmannschaft — Mann für Mann, — ein Glas Branntwein eingeschenkt, weil sie schon stark gearbeitet hat, und sich wahrscheinlich noch mehr wird anstrengen müssen; denn Ankerlichten ist eine schwere ermüdende Arbeit.

Da der Wind ganz günstig geworden, jedoch nur schwach ist, so giebt der Admiral der Flotte das Signal, den noch haftenden Anker auf und nieder zu winden; ein anderes Signal befiehlt den im Hafen befindlichen Lootsen, sich an Bord des Admiralschiffs zu begeben, wo ihnen die Schiffe angezeigt werden, die sie auslootsen sollen. Beides geschieht ohne Zeitversäumniß.

Bald darauf kömmt der Offizier vom Piket, der am Land seine Geschäfte beendigt hat, zurük, und bringt in der Schluppe

den Lootsen mit, den er im Vorbeyfahren vom Admiral-schiffe an Bord nahm.

Endlich erfolgt wirklich das Signal: Anker zu lichten und unter Segel zu gehen. Die Offiziere, Oekoffiziere und übrige Schiffsmannschaft vertheilen sich wie bey'm Teyankerlichten bemerkt ist; sobald aber der Anker den Grund nicht mehr berührt, folglich das Schiff anfängt zu treiben, so begiebt sich der zweyte Bootsmannsmaat mit den Marsgasten in die große Marse; der zweyte Schiemannsmaat mit seinen Marsgasten in die Vormarse; der erste Quartiermeister mit zwey Mann in die Kreuzmarse. Am Steuerrade ist der wachhabende Steuermann mit zwey Matrosen; ein anderer Steuermann mit einigen Matrosen sind auf der grossen Rüste und werfen beständig das Handloth.

Während man mit dem Ankerlichten beschäftigt ist, wird noch ein Kadet mit der kleinen Schluppe an's Land geschikt; er erhält Befehl, die Briefe auf die Post zu besorgen, sogleich zurükzukommen, und die noch mit den Wasserfässern am Lande befindliche Schluppe mitzubringen. Der Kadet, welcher leztere kommandirte, erhält sogleich bey ihrer Ankunft Arrest, und der Quartiermeister wird in Fesseln gelegt, weil sie sich zu lange verweilt haben. Die in derselben befindlichen Wassertonnen werden unverzüglich an Bord und in den Raum gebracht.

Sobald die Flotte wirklich unter Segel ist, so salutirt sie die Rheede mit einer bestimmten Anzahl von Kanonenschüssen, welche von den zurükbleibenden Kriegsschiffen beant-

wortet werden.*) Nachdem die absegelnde Flotte die Rheede verlassen hat, läßt der Kapitän, der nun den Oberbefehl über dieselbe führt, den Stander am großen Mast aufhissen. Wenn die Flotte die offenbare See erreicht hat, so werden die Lootsen mit einem Zeugniß entlassen, und fahren in ihrem eigenen mitgebrachten Boote, welches sie, einen nach dem andern, von den Schiffen an Bord nimmt, an's Land zurük.

Der Wind hatte zwar eine günstige Richtung zum Aussegeln aus der Rheede, war aber dabey sehr schwach; deswegen benuzte der Admiral die Ebbezeit zum Auslaufen der Flotte; um aber die Schiffe besser leiten zu können, sezten die Schiffe die Vormarssegel bey, denn bey dem bloßen Abtreiben hat das Steuerruder beynahe keine Wirksamkeit, indem die Strömung von hinten auf dasselbe drükt, dadurch zertheilt wird, und exzentrisch vom Schiffe abfließt.**) Sobald aber die Flotte die offene See erreicht hat, werden mehr Segel beygesezt, und jedes Schiff sucht in die Nähe, und wo möglich in das Kielwasser desjenigen Schiffs zu kommen, das zufolge der vom Admiral mitgetheilten Ordre de Bataille in der Linie zunächst vor ihm segeln soll. Da dies jedoch zur Seetaktik gehört, so lassen wir die Flotte ih-

*) Auf der holländschen Flotte geschieht die Begrüßung und ihre Beantwortung durch das Admiralschiff allein. Die Engländer sind gewohnt, von allen Schiffen zu feuern, und die meisten Nazionen ahmen denselben nach.

**) Siehe hierüber Seite 82, No. 24, Seite 91, No. 56, und Figur 34 nebst ihrer Erklärung Seite 95 B, von dem Mechanism und der Wirkung des Steuerruders.

ren Lauf fortsezen, und schränken uns blos auf unser eigenes Schiff ein, auf dem noch vieles anzuordnen und zu betrachten ist. Doch erinnern uns die Signale des Admirals, daß wir in genauer Verbindung mit der Flotte stehen, und unsere Bewegungen nach den ihrigen richten müssen.

Wenn der lezte Anker gelichtet und an Bakbordsseite auf dem Bug befestigt, auch alles wieder in Ordnung gebracht ist, — was jederzeit sogleich nach dem Gebrauche geschehen muß, — so wird abgespeiset und nachher die Wache bestellt; die übrige Mannschaft begiebt sich zur Ruhe, eben so unbesorgt, als da noch das Schiff auf der Rheede vor zwey Ankern, und durch die umliegenden Gestade vor Stürmen gesichert lag.

Fünfter Abschnitt.

Der Dienst auf offener See.

Der Lieutnant, der bis um 8 Uhr das Piket hatte, kömmt nun auf die Wache. Allein da diese von jezt an nur 4 Stunden dauert, die er, wie auch die mit ihm wachhabenden Kadetten, auf dem Halbdek zubringen muß, bis sie um Mitternacht von denen der Reihe nach auf sie folgenden Offizier und Kadetten gleich wie die übrige Mannschaft der Wache abgelöset werden, so geschiebt die Uebernahme, zwar mit eben so groser Genauigkeit in der Sache, aber mit weniger Zeremonie als auf der Rheede; denn nur der Offizier, welcher die erste Wache hat, begiebt sich zum Kapitän, um seine Befehle und die Parole zu empfangen; und nur bey Tage, oder wenn etwas auserordentliches vorfällt, wird in der Nacht

Raport gemacht. Alles übrige wird auf nachstehende Weise auf dem Halbdek abgethan.

Bey der Ablösung müssen die Offiziere, Kadetten und Steuerleute sich alle Umstände mündlich, oder noch besser schriftlich übergeben lassen, auch selbst nachlesen, um sich alles recht eigen zu machen, weil sie für alles, was dabey vernachlässigt werden möchte, verantwortlich sind. Der Offizier und die Steuerleute müssen sowohl die erhaltenen Befehle als alles, was während der Wache vorfällt, genau auf die Schiefertafel schreiben; die vorzüglichsten Umstände sind folgende: Die Richtung und Stärke des Windes, die Gestalt der Luft, die Richtung und Schnelligkeit der Fahrt, die Tiefe und Beschaffenheit des Meergrundes, die astronomischen Beobachtungen und ihre Resultate, die Signale des Admirals oder anderer Schiffe, nebst allem, was auf denselben oder auf dem eigenen Schiffe vorfällt; die Entdekung von Küsten nebst ihrer Peilung und Benennung; die Entdekung oder Begegnung anderer Fahrzeuge, ob und was man mit ihnen gesprochen u. dergl. Nur dem Unkundigen können diese Umstände geringfügig vorkommen, sie sind aber höchst wichtig, da sie theils einzeln, theils in Verbindung mit den übrigen dazu dienen, in vorkommenden Fällen das Urtheil über das Betragen des Befehlshabers einer Flotte, oder eines Schiffs zu leiten und zu berichtigen.

Die Steuerleute haben diese, während ihrer Wache eintrettenden Umstände wohl zu beachten. Demnach dürfen sie die Höhenmessung der Sonne und der Gestirne, und die Peilung oder Beobachtung des Landes nicht versäumen; das Senkbley müssen sie oft werfen, alle Stunden einmahl, und bey ver-

mehrter Schnelligkeit des Laufs, vorzüglich in der Nordsee, zweymahl taggen; den Offizier erinnern, wenn etwas verrichtet werden muß, z. B. wenn man wenden soll, wenn man Signale, Land oder Schiffe entdekt, wenn Schluppen ankommen, oder wenn sonst etwas vorfällt, das er wissen muß; alles das müssen sie endlich den sie ablösenden Kameraden umständlich und deutlich übergeben.

Auch die übrigen Dekoffiziere und Mannschaften müssen sich den Zustand alles dessen, was sie besonders angeht, genau anzeigen lassen, und im Fall die Sachen anders befunden werden, oder nicht alles übergeben worden wäre, müssen sie sogleich dem Dekoffizier und dieser dem Lieutnant davon Raport machen. Die Wache ist auf offener See stärker als auf der Rheede, damit, ohne die übrige Mannschaft zu beunruhigen, genug Leute bey der Hand seyen, die gewöhnlichen Dienste zu verrichten. Diese werden dabey überall wohl vertheilt, damit nicht an einer Stelle zu viel, und an anderen zu wenig Leute seyen. Während der Wache müssen die Verzeichnisse der dazu gehörigen Mannschaft mehrere Mahle abgelesen, und diejenigen, die nicht gegenwärtig sind, und sich weggeschlichen haben, nach Umständen bestraft werden.

Damit nichts von allem, was innerhalb des Gesichtskreises vorfällt, der Aufmerksamkeit der Wache entgehe, so ist der Offizier befugt, so viele Auskuker, und wohin er will, auszustellen, als er gut findet, und diese sind gehalten, eben so wie die Schildwachen, alle halbe Stunden: alles wohl! zu rufen.

Wenn der Offizier die Runde macht, so muß er darauf sehen, daß die Schlachtlaternen am Schiffsbord oder an den Dekbalken zwischen den Kanonen hängen, und daß überhaupt bey den Batterien alles was hinderlich seyn könnte, weggeräumt und hinab in den untern Schiffsraum gebracht werde; daß alle zum Schlagen nöthigen Geräthe bey der Hand, und die Hängmatten der wachhabenden Schiffsmannschaft zusammengebunden seyen, und daß solche, im Fall ein fremdes Schiff entdekt würde, sogleich heraufgebracht, damit verschanzt und alles zum Gefecht vorbereitet werde. Wenn demnach bey etwas stürmischer Witterung die Kanonen zur Vorsorge mit noch mehrerem als dem gewöhnlichen Tauwerk festgebunden sind, so wird jenes sogleich wieder weggenommen, damit der Gebrauch des Geschüzes durch nichts verzögert werde.

Bey unerwarteten Zufällen ist der wachhabende Offizier, ohne weitere Erlaubniß nöthig zu haben, auch befugt, den Kurs zu verändern, mehr Segel beyzusezen oder solche zu vermindern, um in der Flotte seinen Stand beyzubehalten, und weder vorzuprellen noch zurükzubleiben, und andere erforderliche Manöver auszuführen. Von allem diesem, und wenn des Nachts Arbeiten oder Bewegungen vorkommen, wobey die ganze Mannschaft gegenwärtig seyn muß, hat jedoch der Lieutnant sogleich an den Kapitän Raport zu machen.

Diese Meldungen haben keineswegs zur Absicht, daß der Kapitän sich selbst heraufbemühe, um das Nöthige anzuordnen, sondern blos, daß er jederzeit von allem unterrichtet sey. Der Kapitän soll überhaupt so wenig als möglich in die Details der Schiffsführung eintreten, und bey'm Los- und Festmachen, Refen, Vermehren, Vermindern, und sonst Ver-

ändern der Segel, bey'm Wenden und Kursverändern und dergleichen selbst thätig und gegenwärtig seyn, sondern dies den Offizieren überlassen, welche dadurch sowohl an Sachkunde, als im Vertrauen der Schiffsmannschaft gewinnen. Die wahre Kunst zu befehlen besteht nicht darin, alles selbst thun zu wollen, sondern in scheinbarer Unthätigkeit zu überlegen, zu bestimmen, und dann durch andere ausführen zu lassen. Nur bey großen Gelegenheiten, bey'm Ankerwerfen, bey'm Absegeln, bey'm Nachjagen des Feindes, in der Schlacht und im Sturm muß er selbst erscheinen, welches dann um so mehr auf die Schiffsbesazung wirkt, und sie zur Thätigkeit antreibt, je seltener sie ihn sonst zu Gesicht bekömmt, und folglich eine größere Wichtigkeit auf seine Gegenwart und das sie veranlassende Geschäfte legt.

Langsam segelt die Flotte mit einem schwachen Nordwinde nach Südwest. Die Nacht ist mondhell; kleine Wellen spielen glänzend auf der Wasserfläche, und plätschern am Buge der Schiffe. Der hellere oder dumpfere Glokenschlag; der schneidende Ton der Pfeifen, wodurch die Dekoffiziere die Kraft der arbeitenden Mannschaft in einen Ruf vereinigen, und dadurch verstärken; der Ruf Alles wohl! der Auskuker und Schildwachen unterbrechen von Zeit zu Zeit die nächtliche Stille. Nach und nach legt sich der Wind nach Nordwest — welches man bald am Flattern oder lebendigwerden der Segel bemerkt, — und nach Maaßgabe, daß er sich verändert, werden die Halsen des Fokſegels an Steuerbord zugezogen und die Schoten und Brassen desselben und die der übrigen Segel an Bakbord mehr angeholt, damit der Wind dieselben beständig vollhalte.

So sezt die Flotte — welche aus 27 Linienschiffen und 6 Fregatten besteht, — in einer langen Linie gereihet ihren Lauf fort; denn da sie erst gegen Abend absegelte, so dehnte sich, bey'm Einbruch der Nacht, das Fahrwasser noch nicht weit genug aus, um die Marschordnung in 3 Kolonnen zu formiren. Nur die weniger tiefliegenden leichten Fregatten und Kutter segeln einige Meilen in einem Halbkreise voraus, um zu entdeken, ob in diesen Gewässern keine feindlichen Schiffe sich befinden, denn die Flotte hat keinen Konvoy bey sich, sondern lediglich den Auftrag, die feindliche aufzusuchen und ihr eine Schlacht zu liefern.

Längst ist nun schon das lezte Nachtfeuer, das auf den vaterländischen Küsten den fern heransegelnden Schiffen in der Dunkelheit zum Wegweiser dient, unter dem Horizont verschwunden. Rund um in unbegrenzter Ferne bildet der Ozean eine schwarze Fläche, auf welcher nur hier und da der Wiederschein des Mondes oder der Sterne zittert, oder der Schaum in der Furche des Kielwassers funkelt. Im Osten dämmert der frühe Morgen herauf; nach und nach röthet sich der weißlichte Schein, als plözlich der Donner des Morgenschusses die Lüfte durchhallt und alles zu Leben und Thätigkeit ruft, denn es war Befehl gegeben, zu gleicher Zeit Ueberall! zu rufen.

Nachdem zuerst, wie gewöhnlich, für die Reinlichkeit der Leute und des Schiffs gesorgt, und alles an seine Stelle geordnet ist, werden die Stükpforten des Zwischendeks geöffnet, welches wegen der Gesundheit des Schiffsvolks und schnellerer Vorbereitung zum Gefecht nicht unterlassen werden darf, wenn es die Bewegung der See nur einigermaßen erlaubt.

Dann wird durch Glokengeläute die Mannschaft zur Morgenkost versammelt. Während sich diese zu neuen Arbeiten stärkt und der Lieutnant sich dabey einige Augenblike verweilt, wird diesem gemeldet, daß mehrere Signale vom Admiralschiffe wehen. Mit beflügelten Schritten besteigt er das Halbdek, wo schon das Gegensignal aufgezogen ist. Auch der Kapitän, die übrigen Offiziere und Kadetten kommen, theils von Diensteifer getrieben, theils durch Neugier gelokt, dahin, denn nirgend ist leztere so lebhaft als da, wo sie selten Befriedigung findet.

Dem Signalbuche zufolge soll die Flotte die Marschordnung in drey Kolonnen formiren; sogleich wird Ueberall! gerufen, um diesen Befehl zu vollziehen. Unser Schiff gehört nach der Ordre de Bataille in die dritte Kolonne, und folgt seinem Vorsegler nach Vorschrift der Seetaktik in die angewiesene Stelle nach.

Um die bey dieser Bewegung nöthigen Wendungen zu machen, werden die Leute, sobald alles herauf ist, nach den Wendrollen auf ihre Posten gestellt, und ihnen das nachbenannte Tauwerk in die Hand gegeben, um auf das Kommando sich sogleich in Thätigkeit zu sezen.

Auf dem Halbdek wird der wachhabende Quartiermeister mit 65 unbefahrnen Matrosen und Soldaten an die Lufbrassen des großen und Fokfegels, und 6 an die Leibrassen eben dieser und der Marssegel gestellt; die erstern um anzuziehen, die leztern um loszumachen und nachzuschießen, weil man sie sonst an der Lufseite nicht anziehen könnte; ein Matrose macht zu gleichem Zwek außen am Bord die Schoten los. Die Kadetten, die nicht die Wache oder andere

Aufträge haben, die Gehülfen am Steuerrade und die Schiffsjungen handhaben die verschiedenen Taue des Kreuzsegels, wobey einer der jüngern Steuerleute die Aufsicht hat. Der Obersteuermann hat das Auge auf den Kompaß und auf die Wendung, die beiden andern drehen das Steuerrad. Auf dem Bak stellt der Schiemann bey jeder Schote des Klüfers, des Vorstänge-Stagsegels, und an jede Boyleine des Foks- und des Vormarssegels einen kundigen Matrosen, um loszuwerfen, und an die Boyleinen derselben Segel an der Gegenseite 16 Matrosen, um sie anzuhohlen; bey den Geytauen des Foks an jeder Seite 3 Matrosen.

Die übrigen Deckoffiziere sind im Kühl vertheilt, um daselbst die verschiedenen Posten mit Leuten zu versehen und den Arbeiten vorzustehen.

An der Leiseite 24 Mann um den großen Hals, und 28 um die großen Boyleinen und Mars-Boyleinen anzuziehen; 1 Mann bey'm großen Schoot und 1 Mann bey der Marsbrasse, um beide loszuwerfen; 16 Mann um den Fokhals anzuhohlen; 1 Mann beym Fokschoot und Stagsegelschooten, und 1 Mann bey der Vormarsbrasse, um alle drey loszumachen. An der Luffseite 10 Mann, um den großen Schoot anzuziehen; 1 Mann beym großen Hals und 1 Mann bey den großen und Marsboyleinen, um solche loszuwerfen; die Konstabelsmaaten mit 8 Mann, um den Fokschoot und Stagsegelschooten, und 10 Mann um die Vormarsbrassen anzuhohlen, und 1 Mann um den Fokhals zu lösen. Ferner bey den großen Geytauen an jeder Seite 5 Mann; bey'm großen Mast 1 Mann, um nachzuhelfen; bey den Besansgeytauen und

Kreuzstänge-Stagsegel 4 Mann, um sie nach Umständen zu behandeln.

Wenn solchergestalt gegen 250 Mann an der einen Seite zum Anhohlen und an der andern zum Loswerfen bereit stehen, so kommandirt der Schiffskapitän durch das Sprachrohr zu Wenden! sobald das Schiff den Wendepunkt erreicht hat. Auf diesen Befehl wird die Ruderpinne, welche mittenschiffs steht, gegen die Luffseite gedrükt, die Halsen, Schoten, Brassen und Booleinen an der einen Seite in größter Geschwindigkeit angehohlt, und an der Gegenseite losgemacht und zugeschossen, und sobald die Wendung vollendet und das Schiff an seiner Stelle ist, werden alle Taue wieder festgemacht, und die überschießenden Enden in Ordnung gelegt, welches nach jedem Gebrauche niemahls unterlassen werden darf, damit aller Verwirrung vorgebeugt werde. So wird an Bord der Schiffe ihre Wendung bewerkstelligt. Auf welche Art aber die Flotte aus einer Linie die Marschordnung in drey Kolonnen zu Stande gebracht hat, ist in der Seetaktik nachzusehen.

Da unser Schiff erst vor Kurzem ausgerüstet worden, und zwar hinlänglich mit Pulver versehen ist, wegen Kürze der Zeit aber nur noch wenig gefüllte Kartuschen hat, welche doch unendlich viele Vorzüge über das Laden mit losem Pulver haben, so wird der Befehl gegeben, diese Arbeit täglich mit allem Eifer zu betreiben, um zu der wahrscheinlich nahe bevorstehenden Schlacht eine zureichende Menge fertiger Kartuschen — wenigstens 100 für jedes Stük Geschüz, — zu haben. Zwey Lieutnants gehen der Reihe nach mit 4 bis 6 Konstabeln in beide Pulverkammern. Aus Vorsicht legen sie

zuerst alles, was sie von Metall, vorzüglich von Stahl und Eisen an sich haben, ab, um jede, daraus leicht entstehende Gefahr zu verhüten; dann werden die Luken, welche in die Pulverkammern führen, geöffnet, nach ihrem Hinabsteigen gleich wieder geschlossen, und zu mehrerer Sicherheit bey jeder 2 Schildwachen gestellt, bis die aufgegebene Arbeit vollendet ist. Diese Füllung von Kartuschen wird täglich fortgesetzt, um eine hinlängliche Menge derselben zum Gefechte bereit zu halten, und jedesmahl die Anzahl derselben angezeigt; denn das Laden mit losem Pulver geht viel langsamer und ist nirgends so gefährlich als auf Kriegsschiffen, wo, selbst dann wenn man auch mit Kartuschen ladet, der Fußboden beständig naß erhalten wird, damit das allenfalls verschüttete Pulver sich nicht entzünde. Man darf kühn behaupten, daß der größte Theil der Schiffe, welche durch Entzündung der Pulverkammern in die Luft fliegen, weit mehr durch unvorsichtige Vernachläßigung im Innern, als durch die unmittelbare Wirkung des feindlichen Feuers dieses grausenvolle Unglük erfahren haben.

Da der Wind sich verstärkt, so werden die Bramsegel festgemacht, und um dieß zu bewerkstelligen, die Bramgasten hinauf! gerufen; das sind nämlich diejenigen Matrosen, welche, der Vertheilung der Schiffsmannschaft zufolge, unter einem Bootsmanns- oder Schiemannsmaat, oder einem Quartiermeister auf die Bramraaen gehören.

Bey zunehmender Verstärkung des Windes wird überall! gerufen, um die Marssegel zu refen, und die Leute werden nach der Refrolle folgendergestalt zu dieser Arbeit vertheilt. Am Fuß des großen und des Fokmasts werden bey jedem 2

befahrne und aufmerksame Matrosen gestellt, um die Marsgeytaue in Ordnung zu halten, und nöthigenfalls zu entwirren. Auf der Vormarsraa unter dem Schiemann oder dessen Maat, seine Gasten und andere Matrosen, in allem 18 Mann auf jeder Seite. Auf die große Marsraa an jeder Seite 20 Mann mit Inbegriff der Bootsmannsmaats-Gasten, unter Aufsicht des Bootsmanns oder dessen Maats. Auf die Kreuzraa auf jeder Seite 10 Mann unter einem Quartiermeister, wobey dessen Ruderer mitgezählt sind.

In Südosten wird ein Schiff entdekt, welches, nach Schäzung, seinen Lauf Westnordwest richtet, und folglich hinter der Flotte wegsegeln würde, wenn diese ihren bisherigen Kurs fortsezte; da aber die Fregatten und Kutter derselben mehrere Stunden voraussegeln, aber schon zu entfernt waren, um dasselbe zu entdeken, als es in den Gesichtskreis der Flotte kam, und es wichtig ist, Erkundigungen vom Feinde einzuziehen, so erhält unser Schiff durch Signale Befehl, darauf Jagd zu machen, während dem die übrige Flotte die Marssegel festmachen und die Untersegel aufgeyen läßt, um ihren Lauf zu verzögern, weil der Wind auf diese und die Stag- und Stänge-Stagsegel nun nicht mehr so viel Wirkung hat.

Unser Schiff fällt sogleich ab, und da es jezt vor dem Winde segelt, das andere aber gegen den Wind lavirt, folglich langsam fortrükt, so darf man hoffen, solches bald zu erreichen: allein kaum bemerkt es, daß Jagd darauf gemacht wird, als es plözlich abfällt, alle Segel, die das Fahrzeug nur tragen kann, beysezt, und davon eilt. Die Handelsschiffe suchen jederzeit den Kriegsschiffen — vorzüglich den Flotten, — aus-

zuweichen, indem sie durch dieselben visitirt und oft gezwungen werden, ihren vorgesezten Lauf zu verlassen und zu ihrem großen Schaden bey der Flotte zu bleiben. Da jedoch der Neptun — so heißt unser Schiff, — ein vortrefflicher Segler ist, und aus eben diesem Grunde den Auftrag erhielt, diese Jagd vorzunehmen, so vermehren auch wir alle Segel, und gewinnen ansehnlich auf dasselbe, so daß wir es bald einhohlen werden. Ehe wir noch auf einen Kanonenschuß genähert sind, wird aus einer der auf dem Bak stehenden, vorn hinausgerichteten Kanone — deswegen Jagdstüke genannt, — gefeuert. Dies ist nicht zu frühe, da der blinde Schuß nicht darauf abgesehen ist, um das Fahrzeug zu treffen, sondern eine bloße Warnung, um seine Fahrt anzuhalten und beyzudrehen, nämlich nahe an uns zu kommen. Da aber dieser Ruf ohne Wirkung bleibt, so wird nun alle 5 Minuten eine Kugel in Bogenschüssen, erst neben hin, dann gegen dessen Segelwerk abgefeuert; da es nun merkt, daß es nicht entkommen kann, dreht es endlich bey, und wenn dasselbe in der Nähe ist, wird es mit 1 Offizier, 1 Dekoffizier und einigen Matrosen von unserm Schiffe besezt, visitirt, und genöthigt, demselben zu folgen. Während der Hinfahrt unsrer Schluppe, mit welcher der Kapitän des Handelschiffs auf das unsrige gebracht wird, wendet dieses nach Südsüdwest, um ohne Zeitverlust die Flotte einzuhohlen, welche indessen ihren Lauf geändert und nach Süd gerichtet, und eben dadurch unsere Vereinigung mit ihr befördert hat.

Wenn eine Flotte den Feind aufsucht oder eine geheime Unternehmung auszuführen hat, so muß sie alle ihr begegnenden Schiffe anhalten, und sie zwingen, mitzusegeln, um

Tabelle IX.

Raport an Seine Exzellenz den kommandirenden Admiral der holländischen Flotte.

Am Bord der Fregatte Argus
den 23sten April 1806.

1.	Nro. des angehaltenen Schiffs?	Nro. 14.
2.	Bauart?	Ein Brik.
3.	Nahme des Fahrzeugs? . .	Thetis.
4.	Nahme des Schiffers? . .	Peter vor de Wind.
5.	Woher?	Von Surinam.
6.	Wohin?	Nach Amsterdam.
7.	Wenn abgesegelt?	Den 29sten März lezthin.
8.	Ladung?	Kaffe, Baumwolle ꝛc.
9.	Mannschaft?	36 Seeleute und 8 Passagiers.
10.	Geschüz?	10 Drehbassen.
11.	Größe des Schiffs? . . .	300 Tonnen.
12.	Wo gebaut?	Saardam.
13.	Rheders?	Jan Roeloffs und Companie.

Die besondern Fragen sind folgende:

1.	Seyd Ihr der Englischen Flotte begegnet und wenn? .	Den 9ten April.
2.	Wo?	39 Grad N. Breite u. 45 W. Länge.
3.	Wie stark war sie?	6 Linienschiffe und 2 Fregatten.
4.	Unter wessen Befehl? . . .	Admiral Strachan.
5.	Wie war der Wind?	Nordwest bey Nord.
6.	Wie segelte sie?	Ueber Bakbord mit Steuerbords-halsen zu.
7.	Hat sie euch visitirt? . . .	Ja.
8.	Wißt Ihr sonst was Neues?	Nichts.
		Sign. der Offizier vom Piket.

nicht durch sie an den Feind verrathen zu werden; sie müssen sich in einer Linie an der Lufseite der Flotte unter ihrem Geschüz halten, und damit sie nicht entweichen können, werden einige Fregatten windwärts derselben bey den vordersten und hintersten Schiffen postirt, um sie zu beobachten und in Ord- zu halten.

Der Schiffer oder Kapitän — wie dieser Titel an Kauffahrer gemisbraucht wird, — erhält bey seiner Ankunft gegründete Vorwürfe, daß er nicht auf den ersten Schuß Folge geleistet und beygedreht habe; dann werden ihm die gewöhnlichen Fragen vorgelegt, und seine Antworten durch den Schiffssekretär aufgezeichnet und hernach in's Tagebuch eingeschrieben, auch dem Admiral auf folgende Art — siehe Tabelle IX. — Rapport gemacht.

Die Päße und andern nothwendigen Papiere, womit jeder Schiffer versehen ist, dienen als Belege zu seinen Antworten, und werden daher genau untersucht und mit diesen verglichen. Hierauf läßt man ihn, wenn wichtige Beweggründe dazu nöthigen, der Flotte folgen, sonst aber, wenn alles richtig befunden worden ist, und der Schiffer sich mit dem Schiffskapitän wegen der Geldbuße*) abgefunden hat, nach erhaltener Warnung seinen Lauf fortsezen; im gegenwärtigen Fall geschieht das Erste.

---

*) Die Geldbuße ist die Strafe seiner Weigerung, auf den ersten Schuß beyzudrehen, und wird nach der Zahl der Schüsse berechnet. Ich erinnere mich nicht mehr an die Taxe, die nachstehende mag daher wohl ganz irrig seyn, zumahl sie bey allen Nazionen verschieden ist, doch zeigt sie wenigstens die Grundsäze ihrer Berechnung an. Für den

Aehnliche Vorfälle ereignen sich beynahe täglich, vorzüglich bey den voraussegelnden Fregatten, welche die Handelsschiffe eher entdeken und leichter einhohlen, da diese ihnen weniger als der Flotte, die noch außer dem Gesichtskreise ist, auszuweichen suchen.

Die vorgelegten Fragen haben zur Absicht, durch die Zusammenstellung der Antworten von einer Menge von Schiffern aus verschiedenen Nazionen und Gegenden, Data zu erhalten, um die Richtung der feindlichen Flotte und die Stelle, wo sie auf der unermeßlichen See anzutreffen sey, zu berech-

---

ersten blinden Schuß wird nichts bezahlt; für den zweyten 10 Gulden, für den dritten 25 Gulden, für den vierten 100 Gulden und sofort im steigenden Verhältniß. Der erlittene Schaden ist für eigene Rechnung. Da diese Geldstrafe jedem Seefahrer bekannt ist, so kömmt es auf ihn an, ob er sie durch Beydrehn vermeiden oder Gefahr laufen will, sie bezahlen zu müssen: indem er vermittelst des günstigen Windes und des großen Vorsprungs zu entkommen hoffte, welches oft gelingt. Wenn ein Schiff in den Strom Surinam einläuft, so darf es nicht vor dem Fort Amsterdam ohne Erlaubniß vorbeysegeln. Thut es dies, so wird es durch eine Stükkugel, die hinten wegfährt, an seine Pflicht erinnert, und muß dafür 15 Gulden bezahlen. Beharrt es auf dem Vorbeysegeln, so erhält es eine zweyte Kugel, die am Vordertheil vorbeystreicht und 30 Gulden kostet, und bleibt es noch länger hartnäkig, eine dritte über das Verdek, welche mit 45 Gulden bezahlt werden muß. Ein noch längerer Eigensinn würde verursachen, daß man dasselbe feindselig behandeln und in den Grund bohren würde. Vielleicht sind beide Geldbußen nach gleichen Grundsäzen auf die eine oder andere Art bestimmt.

nen, und aus dem Resultat ihre Absichten zu entdeken, und darnach unsern Lauf zu bestimmen.

Wenn man nun erwägt, daß es auf diese Art selten mislingt, die Wahrheit zu erfahren, so ist es allerdings ein gefährliches Wagestük für den Kapitän eines neutralen Handelsschiffs, sich durch Vorliebe oder Haß zu falschen Angaben bewegen zu lassen. Befindet er sich noch bey der irregeleiteten Flotte, wenn seine Lügen durch andere Nachrichten oder durch den Erfolg entdekt werden, so hat er sich's selbst zuzuschreiben, wenn er als Feind — wofür er sich selbst erklärt hat, — behandelt wird; hat man ihn aber fortsegeln lassen, oder ist es ihm gelungen, zu entwischen, so hat er dadurch nur wenig gewonnen, und ist nur jezt einer wohlverdienten Züchtigung entgangen, denn der Inhalt seiner Papiere wird der ganzen Flotte und durch die Zeitungen allen Seeleuten mitgetheilt, und er als ein Betrüger bekannt gemacht; wehe ihm, wenn er je betreten wird. Auch wird der Souverän, dem die durch ihn misleitete Flotte zugehört, ihn bey seiner Regierung verklagen und Genugthuung fodern. Die Schadenfreude und die von der feindlichen Flotte erhaltene — sehr unwahrscheinliche — Belohnung möchten ihm daher wohl wenig Vortheile bringen.

Diese Betrachtungen wurden durch die wiederholten Nachrichten veranlaßt, daß der Admiral Lord Nelson auf seiner Fahrt nach Westindien im Sommer 1805 durch die falschen Berichte der amerikanischen Schiffer irregeführt worden sey, und darum die französische Flotte verfehlt habe. Die Aechtheit dieser Nachrichten ist — aus obigen Gründen, — sehr zu bezweifeln. Nelson, groß am Tage der Schlacht, war nicht

glüklich im Auffinden des Feindes; es war ihm leichter, sie zu schlagen. Diese Behauptung bestätigte sich auch dadurch, daß ihm schon 1798 die nach Egypten segelnde und von ihm verfolgte französische Flotte entgieng. Vielleicht waren eben die Eigenschaften, die ihn zum Sieger machten, Schuld, daß er den Feind auf offener See verfehlte. Es ist übrigens eine der vorzüglichsten Geschiklichkeiten der brittischen Seeleute, die Fahrt des von ihnen verfolgten Feindes zu berechnen und ihn aufzufinden, wofür sie denn der Sieg und die Wegnahme reichbeladener Fahrzeuge belohnt. Von dieser Abschweifung kehren wir wieder an Bord unsers Schiffs zurük, das während derselben seine Stellung in der Flotte wieder eingenommen hat.

Die Flotte sezt diesen Lauf fort, bis neuere Nachrichten eine neue Richtung angeben. Da einige Seehäfen befreundeter oder neutraler Mächte nicht sehr entfernt sind, so wird eine vorzüglich gutsegelnde Fregatte dahin entsandt, um von unsern Konsuln und Bekannten Nachrichten vom Feinde einzuziehen; sie hält sich daselbst nur kurze Zeit und unter dem Vorwande auf, ihren Wasservorrath zu ergänzen, woran sie auch wirklich arbeitet, und stößt dann auf einer, nach bestimmter Voraussezung bezeichneten Höhe, wieder zur Flotte.

Sechster Abschnitt.

Der Sturm.

Eben da der Wind den Lauf der Flotte und die Hoffnung zu begünstigen schien, die Feindliche zu erreichen und zu besiegen, dreht sich derselbe nach West und wird so schwach,

daß endlich eine vollkommene Windstille eintritt. Die Segel und Flaggen hängen schlaff herab; sogar der am hohen Mast sonst vom leisesten Hauche flatternde Wimpel scheint unbeweglich. Das Meer ist ohne die geringste sichtbare Wallung und das Bild der Schiffe spiegelt sich deutlich und klar, doch umgekehrt in der glatten einförmigen Wasserfläche. Man könnte darauf schreiben — pflegen die Seeleute zu sagen, — es ist todtstill. Dieser Anblik kann zwar auf eine kurze Zeit gefallen, erregt aber bald Langeweile und Ueberdruß. Doch geht diese Zeit nicht ganz verlohren. Die Offiziere, die keinen Dienst zu versäumen haben, benuzen diese Gelegenheit, um ihre Freunde auf den andern Schiffen zu besuchen. Täglich werden Kartuschen gefüllt, um den Vorrath möglichst zu vermehren, und die Offiziere und Konstabeln lösen sich beständig bey diesem Geschäfte ab. Auch werden alle Theile des Schiffs genau untersucht, um alles, was während der bisherigen Fahrt gelitten hat, auszubessern, und so vollkommen als möglich herzustellen, und dies ist desto nothwendiger, da auf eine solche gänzliche Windstille gewöhnlich ein Sturm folgt.

Am Abend des zweyten Tages erhebt sich wirklich der Wind aus Südwest, und verstärkt sich wirklich so sehr und schnell, daß, ehe man noch Zeit gewinnt, die Bramsegel einzuziehen, eines derselben zerreißt. Die Marssegel werden gereft und alles Tauwerk gehörig besorgt. So wie der Wind heftiger wird, verlängern die Divisionen und Schiffe den zwischen ihnen befindlichen Abstand von einer auf zwey Kabellängen, um nicht Gefahr zu laufen, aufeinander zu treffen und sich zu zerschmettern; die Laternen auf dem Hak-

borde und in der großen Marse werden ausgestekt; die Zahl der Auskuker wird vermehrt, und wenn diese ein Schiff bemerken, das sich zu sehr nähert, so wird durch's Sprachrohr zugerufen, oder die Trommel gerührt, oder die Gloke geläutet, um ihm ein warnendes Zeichen zu geben, damit es abwende. Da aber der Wind sich zum Sturm verstärkt, und jenen Schall übertönt, so wird Feuerwerk abgebrannt, und von Zeit zu Zeit ein Kanonenschuß abgefeuert, um das Annähern zu verhüten. Gegen Morgen artet der Sturm zum schreklichsten Orkan aus; jedes Schiff sucht sich zu entfernen und sich zu helfen so gut es kann. Ehe noch die Refen der Marssegel aufgelöset, und diese festgemacht werden können, zerreißt durch einen heftigen Windstoß die Lufbrasse des Vormarssegels; durch die Erschütterung fällt ein Mann von der Raa über Bord in die brausenden Wellen; ein anderer stürzt auf das Dek und bricht den Arm. Mit verstörten Bliken laufen die Leute verwirrt durcheinander und scheinen unschlüssig, wo sie zuerst Hand anlegen sollen. Doch der durch's Sprachrohr hohltönende Ruf der Lieutnants und die Pfeifen der Dekoffiziere beflügeln die Matrosen zur Arbeit. Einige klimmen troz des heftigen Schwankens des Schiffes auf die Raaen, und bemühen sich die zerrissenen und mit Geräusche in den Wind flatternden Segel abzunehmen, oder die noch Ganzgebliebenen festzumachen; die Masten beugen sich, knarren, und drohen zu zersplittern. Das Krachen des Schiffgebäudes; das Rollen der sich lösenden Kanonen; das Heulen des Sturms im Tau- und Takelwerk; das Toben der einstürzenden Fluthen; das verworrene Getümmel der Schiffsleute; das Geklirre der Kettenpumpen, und das entsezliche

Getöse machen die grausenvollste Wirkung. Bald wird das Schiff auf den Gipfel hoher Wellen geschleudert, bald stürzt es zwischen Wogen, die höher als seine Masten sind, in Abgründe, und scheint durch ihr Zusammenschlagen überschwemmt werden zu sollen. Mit fürchterlichem Krachen stürzt der Fokmast über Bord. Die Dekoffiziere schreyen und pfeifen gegen und durcheinander, und mit Aexten eilen die Matrosen herbey, um die Stagen, die Pardunen und Wandtaue abzuhaken und das übrige verwikelte Tauwerk zu lösen oder zu zerschneiden, damit der nachschleppende Mast nicht noch die hohe Gefahr vermehre, sondern forttreibe. Daß bey so drohenden Umständen sowohl der Schiffskapitän als die übrigen Offiziere zugegen sind und alle Schiffsmannschaft zur Thätigkeit anspornen, bedarf wohl kaum einer Erwähnung: denn wer wollte der Ruhe oder Bequemlichkeit wohl genießen mögen, wenn das Schiff in so großer und augenscheinlicher Gefahr schwebt?

Es ist eine ausdrüklich auferlegte und beeidigte Pflicht eines Seeoffiziers, und überhaupt eines jeden im Dienst des Staats befindlichen Seefahrers: bis auf den lezten Augenblik alle Kräfte zur Rettung des Schiffs anzustrengen, und im Falle solche unmöglich wäre, so ist der höchste im Range, oder der Befehlshaber eines jeden Schiffs, wäre es auch nur ein Boot, auf seinen Eid, seine Verantwortlichkeit und seine Ehre verpflichtet, der Allerlezte am Bord des sinkenden Fahrzeuges zu bleiben.

Der Sturm dauert auch nach Anbruch des Tages noch in seiner ganzen Heftigkeit fort, und macht die Anstalten zur Besegelung des Vordertheils des Schiffs theils unmöglich, theils überflüßig, weil man doch keine Segel beysezen dürfte.

Von der Flotte erblikt man kaum in der größten Ferne einzelne Schiffe, ein Spiel des Sturms vor Top und Takel treiben, und man ist sogar nicht darüber einig, ob sie zu der Flotte gehören oder nicht. Mehrere behaupten ja, und einige wollen gar so scharfsichtig seyn, sie an ihrer Bauart zu erkennen, und kommen doch nicht in der Angabe der Nahmen überein. Andere, denen die Furcht aus den Augen blikt, behaupten sogar, es seyen feindliche Schiffe, und vergrößern dadurch sich selbst die Gefahr, ohne zu bedenken, daß, wenn auch ihre Behauptung gegründet wäre, der Sturm für die feindlichen Fahrzeuge wo nicht mehr, doch eben so gefahrvoll und verderblich ist, als für die unsrigen. Allein bey dessen Fortdauer verliert man auch noch diese wenigen Schiffe aus dem Gesicht und treibt verlassen auf den empörten Fluthen der unbegrenzten wilden See umher. Die Handelsschiffe, welche man genöthigt hatte, mitzusegeln, haben die Gelegenheit — wo jeder für sich selbst genug zu thun hatte, — benuzt, um Reißaus zu nehmen, wobey die Richtung des Windes sie nicht wenig begünstigte.

Sobald die angestrengte Arbeit mit dem über Bord gestürzten Mast beendigt ist, wird der Schiffsmannschaft Brandwein ausgetheilt, und da es wegen der heftigen Bewegung gefährlich wäre, in den Küchen Feuer zu machen, so wird ihr, statt der gewöhnlichen Kost, Zwiebak, Butter und Käse gereicht, um so viel möglich die ermatteten Kräfte herzustellen.

Wie mancher schwört jezt in seinem Herzen, nie wieder ein Schiff zu betreten, wenn er, aus der gegenwärtigen Gefahr errettet, das Glük erlebe, vom Seedienste befreyt zu werden. Die große Anstrengung, die darauf erfolgte Abmat-

tung, der noch immer tobende und mit Untergang drohende Sturm, die außerordentliche Bewegung des Schiffs, und die sehr dürftige Kost, nebst der in einer solchen Lage eben nicht aufmunternden Aussicht auf eine mörderische Seeschlacht, machen eine vorübergehende kleinmüthige Stimmung sehr verzeihlich; jedoch der Wankelmuth der Seeleute, der mit der Unbeständigkeit des Elements, auf dem sie leben, in so innigem Verhältniß steht, bürgt dafür, daß jener so wenig heroische Gemüthszustand von kurzer Dauer seyn werde.

Am dritten Tage verliert endlich der Sturm etwas von seiner Heftigkeit, und da man mit Grund hoffen darf, er werde sich allmählig legen, so wird die eine Hälfte der Mannschaft entlassen, um auszuruhen, sich zu erholen und zu neuen Arbeiten zu stärken. So wechseln beide Quartiere von vier zu vier Stunden ab, bis der Sturm vorüber ist. Die Offiziere und Steuermänner versuchen einige Beobachtungen mit den Höhenmeßinstrumenten zu machen, allein der schwarzbewölkte Himmel und die noch sehr heftige Bewegung des Schiffs lassen zu keinem Resultate kommen. In der vierten Nacht legt sich endlich der Sturm, und die Gewölke zertheilen sich. Die Morgenröthe blikt an einzelnen Stellen über die dunkeln Fluthen hin. Noch gehet zwar die See hoch, noch wehet ein starker Wind, der aber nach und nach in eine frische Kühlte übergehet. So wie er sich vermindert, wendet er sich nach West und wirkt folglich in einer veränderten Richtung auf die Wogen, welche dadurch bald niedriger werden. So nimmt die Wasserfläche in Kurzem eine freundlichere Gestalt an. Der Sonnenstrahl, der durch das zerrissene Gewölke herabfällt und sich an den Seitenflächen

der Wellen bricht, der sanfte Westwind flößen neues Leben und Frohsinn in das wankelmüthige Herz des Seemanns. Die Ruhe, die ihm nach überspannten Arbeiten, nach überstandener Gefahr entgegenwinkt, die gute Kost, die man ihm reicht, söhnen ihn bald mit der so oft verwünschten und immer wieder ersehnten See aus.

So wie der Sturm sich legt und dann in einen sanften Wind umwandelt, werden nach und nach mehr Segel beygesezt. Dies hat jedoch bey dem Verlust des Fokmasts seine großen Schwierigkeiten, theils weil die Schiffe nicht jederzeit Vorrathsmasten an Bord haben, theils weil ihre Länge und ihr Gewicht es höchst beschwerlich machen, sie einzusezen. Da man indeß zum Glük mit Vorrathsmasten versehen, und es am Besten ist, statt einstweiliger Mittel sogleich den ganzen Schaden herzustellen, wodurch man, da Lezteres endlich doch geschehen müßte, einer zweyfachen Arbeit ausweicht, so erhält der Schiffer den Befehl, den vorräthigen Mast heraufhohlen zu lassen, und alles zu veranstalten, um ihn einzusezen. Man nimmt zwey Vorrathsstängen, bindet die Oberenden kreuzweise aneinander, und sezt den Fuß derselben auf dem Bak gegen beide Schiffsborde fest, so daß das Kreuz lothrecht über der Oeffnung steht, in welcher der Mast durch die Deke auf das Saadholz herabgeht; in dieser Stellung werden sie mit vielem und starkem Tauwerk und anderm Rundholz tüchtig befestigt und an das Kreuz zwey starke Takel gebunden. Zwey andere Takel werden am Maste etwas höher als die Hälfte seiner Länge festgemacht, und diese vier Takel mit Läufern versehen, die Enden um die Vor- und Hinterspille gelegt, und vermittelst dieser so hoch gewunden, daß der Mast

mit seinem Unterende gerade über jener Oeffnung — die Fisching genannt, — befindlich ist, wo er dann herabgelassen, in der Mastspur befestigt, und ferner mit Marse, Stängen, Raaen, Wänden, Stagen und Segel zugerüstet wird. Zu der Einsezung gehören aber noch eine Menge anderer Windezeuge und Tauwerk, das Gesagte wird aber hinlänglich seyn, um sich einigermaßen einen Begriff von der Beschwerlichkeit dieser Arbeit machen zu können.

Das Schiff ward durch den Sturm nach Nord getrieben, und sollte jezt in beynahe entgegengesezter Richtung steuern, um die Höhe zu erreichen, welche im Fall einer Trennung schon im Voraus zum Wiedervereinigungs-Punkt angewiesen war. Das Schiff segelt also Süd-Südwest bey dem Winde mit Steuerbordshalsen zu. Nach einigen Tagen fängt man an zuerst eines, dann mehrere Schiffe zu entdeken, sie auch bald für solche, die zur Flotte gehören, zu erkennen; endlich findet sich die ganze Flotte wieder vereinigt.

Jedes Schiff macht nun dem Admiral Raport von allem, was ihm zugestoßen ist, und von dem Schaden, den es erlitten hat. Einige Schiffe waren mehr, andere weniger beschädigt worden. Einige hatten mehrere Fahrzeuge angetroffen, mit ihnen gesprochen, und Nachrichten von der feindlichen Flotte erhalten.

Der Wind bleibt westlich und wehet sanft, was freylich nicht sehr die Fahrt, desto mehr aber die Ausbesserung der Schiffe begünstigt. Um diese möglichst zu beschleunigen, müssen alle die, welche nur wenig oder gar nicht gelitten, oder ihren Schaden selbst schon ausgebessert haben, ihre Zimmerleute an das Admiralschiff senden, wo sie nach den empfan-

genen Raporten verhältnißmäßig zu den mehr beschädigten Schiffen vertheilt, und diese folglich in kurzer Zeit wieder völlig in den Stand gesezt werden.

Nachdem nun alle Schiffe wieder hergestellt sind, reihet sich die Flotte wieder in Marschordnung, und sezt ihren Lauf Südsüdwest bey dem Winde fort, in Hoffnung, der entsandten Fregatte in dieser Richtung zu begegnen, und nähere Nachrichten vom Feinde zu erhalten; allein wider Erwartung vernimmt man gar nichts von ihr, obgleich unsere leichten Fahrzeuge viele Meilen weit vor der Flotte in einem Halbkreise voraussegeln. Erst am fünften Tage wird sie entdekt, und zwar aus Ost heraufsegelnd. Sobald sie in's Gesicht der Flotte kömmt, feuert sie von Zeit zu Zeit einige Kanonen ab, um die Aufmerksamkeit derselben auf sich zu ziehen, und macht Signale, damit diese den Lauf ändere und nach Nordost steure. Auf die dahin zwekenden Signale des Admirals nimmt die Flotte diese Richtung, welche der Wind vorzüglich begünstigt, und da die Fregatte zu gleicher Zeit nordwärts segelt, so erreicht sie jene nach einigen Stunden, und giebt nun bestimmte und zuverläßige Nachricht von der feindlichen Flotte, von welcher sie gejagt und eben darum verspätet worden war.

Im Innern der Schiffe ist nun alles wieder auf den gewöhnlichen Fuß hergestellt; der Dienst geschieht ohne Anstrengung, außer daß das Füllen der Kartuschen und die Uebungen mit dem Geschüz auf's eifrigste betrieben werden. Ohne daß es den Anschein hat, erhalten die Leute nahrhaftere Kost und täglich ein Gläschen Brandwein, wie es heißt, wegen den gehabten Strapazen, die doch längst keiner mehr fühlt;

allein wenn der Magen wohl bestellt ist, so schlägt man sich besser. Zufolge eines vom Admiral erhaltenen Befehls wird auf jedem Schiffe bekannt gemacht: daß die Flotte in wenigen Tagen den Feind erbliken, angreifen und schlagen werde, welches allgemein mit einem lebhaften Hurrah! beantwortet wird. Auch der Wind scheint in diesen Zuruf einzustimmen; er bleibt zwar westlich, verstärkt sich aber zur frischen Kühlte, und wirklich kann die Flotte keinen günstigern Wind wünschen als diesen, der nach dem Grade seiner Richtung und Stärke die meisten Segel beyzusezen gestattet. So sezt sie ihren beflügelten Lauf fort, und alles deutet auf einen entscheidenden Hauptschlag; die feindliche Flotte soll nicht nur geschlagen, sondern vernichtet werden. Freylich opfert man dabey viele Leute und viele der eigenen Schiffe auf; das ist aber nur viel für einen Tag, aber nicht so viel als fünf, sechs kleinere Gefechte kosten und doch nichts entscheiden würden, weil der Feind mit uns doch immer im gleichen Verhältniß steht, da er hingegen durch den Verlust einer entscheidenden Schlacht auf mehrere Jahre hinaus unschädlich wird. Noch ist dabey zu bemerken, daß derjenige, der sich auf eine solche Totalwirkung vorbereitet, beynahe unüberwindlich ist. Seine verlohrne Schlacht besteht darin, daß er die feindliche Flotte nur geschlagen, nicht vernichtet hat. Hingegen eine Flotte, die ihren Ruhm darauf beschränkt, so gut, aber nicht besser als jene zu seyn, die räumt ihr den Sieg schon vor dem ersten Kanonenschuß ein. Dies ist die unfehlbare Wirkung des moralischen Kraftgefühls, des Aszendants der Erstern, ohne den ein Kriegsheer — gleichviel ob zur See oder zu Lande, — niemahls

erwarten darf, daß der frohe Sieg die goldenen Flügel um seine Fahnen schlinge.

Siebenter Abschnitt.

Die Vorbereitung zur Schlacht.

Der günstige Wind weht mit einer Stätigkeit, als ob er Antheil an dem bevorstehenden Siege haben wollte, und der abergläubige Seemann hält dies für eine glükliche Vorbedeutung, wohl gar für ein untrügliches Unterpfand desselben, was seinen Muth nicht wenig belebt. Die Offiziere, Dekoffiziere und befahrnen Matrosen suchen diese gute Stimmung zu erhalten und zu erhöhen. Der ältern und neuern Siege über die Flotten eben der Nazionen, die man in wenigen Tagen schlagen will, wird oft gedacht, und jede Gelegenheit benuzt, die Schiffsmannschaft von ihren Vorzügen zu überzeugen. Es ist zwar eine Regel, den Feind nicht zu verachten, aber alles hat Maaß und Ziel: die Verachtung soll nicht so weit gehen, daß man etwas vernachläßige, oder dessen Widerstand unerwartet, und mit unserer Meinung von ihm im Widerspruch sey, und folglich das Selbstvertrauen schwäche. Da indessen die Gefahr immer auf einen Theil der Leute Eindruk macht — indem die Vorstellung davon stärker als sie selbst wirkt, — so muß man sie in fortdauernder, doch nicht ermüdender Geschäftigkeit zu erhalten, die Gedanken an jene Gefahren zu zerstreuen, und durch den Reiz von Belohnungen, und Furcht vor Schande und Strafe ihre Leidenschaften zu erregen suchen: denn durch leztere werden mehr tapfere Leute gebildet, als durch

die Moral. Ein Offizier, dessen Seele voll starker Leidenschaften ist, und der sie zu rechter Zeit mitzutheilen weiß, wird unfehlbar Andern seinen Muth einflößen. *)

In einer solchen, zu hohen Erwartungen berechtigenden Stimmung, sieht Jeder begierig vorwärts, ob nicht eins der voraussegelnden leichten Fahrzeuge zu erbliken seyn möchte, das durch seine Signale den entdekten Feind anzeigte. Die Scharfseher wollen schon wieder mit bloßen Augen mehr wahrnehmen, als man mit den besten Fernröhren zu entdeken vermag.

Nach einigen Tagen erblikt man endlich Nachmittags eine von unsern voraussegelnden Fregatten, welche, sobald sie in den Gesichtskreis der Flotte kömmt, durch Signale anzeigt, daß sie die Feindliche entdekt hat, und durch sie gejagt wird. Ein wildes Hurrah! deutet die Kampflust der Seeleute und ihre Erwartung an, bald das Zeichen zum Angriffe zu sehen. Aber noch ist der Feind außer dem Gesichte; hingegen kommen unsere leichten Fahrzeuge nach und nach zum Vorschein, und bestätigen die Annäherung des Feindes durch ihre Signale, welche durch den Befehlshaber der Avantgarde und späterhin durch den Admiral beantwortet werden. Aller Augen sind nun mit steigender Neugierde auf die feindliche Flotte gerichtet, deren vorsegelnde Fregatten allmählig am Horizont heraufkommen, und von Zeit zu Zeit auf die unsrigen feuern, welche solches nach Umständen erwiedern.

---

*) Essay d'une morale rélative au militaire français, par Mr. de ***. À Paris chez Durand 1772.

Unterdessen bricht der Abend an, und es wird Nacht, ehe die feindliche Flotte selbst über dem Horizont erscheint; sogar ihre vorsegelnden Fregatten ziehen sich zum Theil zurük. Um die Mannschaft so wenig als möglich zu ermüden, wird die Wache mit halben Quartieren besezt, und die übrigen zur Ruhe entlassen, nachdem alles angeordnet ist, um sich in kurzer Zeit zum Gefecht bereit machen zu können. Mit dem Morgenschuße wird Ueberall! gerufen, und dann sogleich gespeiset. Bald darauf nähern sich die feindlichen Fregatten in vermehrter Anzahl, welches die nahe Erscheinung der Flotte ankündigt.

Ein Kanonenschuß vom Admiralschiffe, und das Signal: sich zur Schlacht vorzubereiten, wird auf der ganzen Flotte durch den Ruf: Ueberall! Ueberall!! beantwortet. Alles drängt sich herbey, um die Zubereitungen beschleunigen zu helfen. Bey einem falschen Allarm, der nur die Uebung zur Absicht hat, muß die Schiffsmannschaft zur größten Thätigkeit angetrieben werden, damit sie Gewandheit und Fertigkeit erlange. Hingegen bey einem wirklichen Allarm muß sie gar nicht übereilt, sondern alles mit Kaltblütigkeit angeordnet, und anscheinend ohne große Wichtigkeit behandelt werden. Da auch der Feind in so großer Entfernung entdekt wird, so kann es nicht an Zeit fehlen, alle nöthigen Vorkehrungen mit der erforderlichen Ruhe und Ordnung zu vollenden.

Der Schiffskapitän begiebt sich auf's Halbdek. Vier Seekadetten halten sich beständig um denselben, sowohl um seine Befehle zu überbringen, als ihm sonst behülflich zu seyn. Andere werden zu gleichem Endzwek den übrigen Offizieren

beygesellt. Auf dem Halbdek befinden sich die Matrosen, welche daselbst die Kanonen zu bedienen und die Verschanzung mit Hängmatten zu besorgen haben, und späterhin die Mariniers, endlich die Flaggenleute, welche die Flaggen, Ständer, Wimpel, Laternen, und was sonst zu den Signanalen erforderlich ist, zum augenbliklichen Gebrauche bereit halten.

Der zweyte Kapitän und der erste Schiffer tragen die größte Vorsorge für alles, was die Zurüstung des Schiffs betrifft. Wenn das Wetter die Aussezung der Schluppen und Boote gestattet, so wird solche sogleich bewerkstelligt, damit man Raum gewinne. Die Raaen werden mit Ketten an die Masten befestigt, um nicht durch die feindlichen Kanonenkugeln weggerissen zu werden; auch müssen vorräthige Marseraaen fertig liegen, so daß sie nur dürfen aufgehißt werden. Ein Marssegel, ein Klüfer, ein Stagsegel und Besan müssen ebenfalls bereit seyn, um im Nothfalle sogleich angeschlagen werden zu können.

In den Marsen und überall, wo es, ohne im Wege zu liegen, nöthig seyn dürfte, wird allerley Tauwerk, Blöke, Pfriemen, Schmier und dergleichen bey der Hand gehalten, um wenn etwas zerschossen würde, solches sogleich hergestellt oder ersezt werden könne. An die Marssegelschoten müssen Trossen, die durch einen Blok hinunterlaufen, befestigt, und die Läufer an den Noktakeln hinten auf's Halbdek gebracht werden, um statt der Brassen dienen zu können, und überhaupt sind alle dergleichen Taue mit Vorrathstauen zu verdoppeln, oder leztere wenigstens zum Ersaz bereit zu halten. Eine hinlängliche Anzahl Vorrathsbolzen werden bey'm großen

Mast niedergelegt, um selbige im Nothfalle daselbst vorfinden zu können. Die Nothtalien am Steuerruder werden an beiden Seiten auf's Halbdek genommen, um damit steuern zu können, wenn die Ruderpinne zerschossen werden sollte. Um die Anker werden Ketten gelegt, und die Taue gestopft, damit, wenn die Porteurleine oder die Rüsten entzweygeschossen würden, die Anker nicht ins Wasser fallen und verlohren gehen.

Der erste Lieutnant und der Oberkonstabel treffen die vorläufigen Anordnungen in Rüksicht der Artillerie und der übrigen Waffen. Damit der Bedienung der Batterien nichts im Wege sey, werden zuerst alle Hängmatten abgenommen, geschnürt, hinaufgetragen, in die Finkneze gelegt und festgetreten, um gegen das Kleingewehr zur Verschanzung zu dienen, wobey an jedem Bord ein Lieutnant die Aufsicht hat. Ferner werden die Kisten, Fässer, Kessel und ähnliche Dinge, welche auf dem Zwischendek, unter dem Bak oder sonst irgendwo im Wege sind, ohne Verzug in den großen und hintern Raum auf die Seite geschafft. Die Kommandeurs der Kanonen sorgen jeder für die Seinige, lassen sie horizontal richten, die Einhohltalien an die längs der Mitte des Schiffs am Fußboden befindlichen Ringe befestigen, die Seitentalien losmachen, Ansezer, Hebel, Richtkeile in Ordnung legen, und versehen sich jeder mit Pulverhorn und Raumnadeln. Es wird dafür gesorgt, daß Kartuschen, Kugeln, Pfröpfe, Vorrathstalien, Räder, Achsen, Keile und alles, was zur Bedienung des Geschüzes erforderlich ist, in Bereitschaft liege. Die Lunten werden angestekt, zusammen unter Bewachung einer Schildwache in eine Kufe gestellt, und nicht eher als auf Befehl

des Kapitäns vertheilt. Die übrigen Kufen werden mit Wasser gefüllt, und auch die Feuersprizen in Bereitschaft gesezt, und bis auf weitern Befehl auf der Kuhbrüke aufgestellt. Das Feuer in den Küchen wird ausgelöscht, und sowohl auf dem obern als auf dem Zwischendek Bier und Wasser in Bereitschaft gehalten, um die Fechtenden zu laben. Die Schlachtlaternen werden über den Stükpforten am Bord aufgehängt, die Laternen in den Pulverkammern aber sogleich angestekt. Die Enterhaken und Enterbeile werden ebenfalls an verschiedenen bequemen Orten bereit gehalten, und einem jeden die ihm nöthigen Waffen zugetheilt.

Der erste Lieutnant hat ferner nebst dem zweyten Schiffer darauf zu sehen, daß der Zimmermann die Pfropfen, um die Grundschüsse zu verstopfen, und überhaupt alles, was zur Ausbesserung nothwendig und dienlich ist, in hinlänglichem Vorrath bey der Hand habe; auch muß dieser mit seinen Gehülfen in den Wallgängen beständig aufmerksam seyn, ob und wo ein Lek geschossen werde, und damit er überall sich nähern könne, muß alles, was sonst da aufbewahrt zu werden pflegt, auf die Seite geschafft werden. Der Schmid hält gleichfalls das nöthige Eisenwerk bereit, um die Kettenpumpe und was sonst seiner Hülfe bedarf, sogleich herzustellen. Der Segelmacher muß ein mit Werg benähtes und betheertes Blindesegel fertig halten, um nöthigenfalls die Grundschüsse auch von außen zu verstopfen.

Auf der Kuhbrüke ist alles zum Schlachtverband angeordnet, und für die Schwerverwundeten die Betten so eingerichtet, daß die Wundärzte bequem um dieselben herumgehen können. Zu den meisten dieser Anordnungen, als die

Aufräumung des Zwischendeks, die Verschanzung mit Hängmatten ꝛc. wird das aus einem tüchtigen Unteroffizier und 24 vorzüglichen Matrosen bestehende Reservekorps verwendet.

Alles, was hier nacheinander angezeigt ist, wird auf den Schiffen zu gleicher Zeit ausgeführt. Die Offiziere haben überall die Aufsicht, daß es gethan werde, denn es ist nicht genug, daß sie es blos anbefehlen, und wenn sie, jeder in seinem angewiesenen Wirkungskreise, ihre Anordnungen vollendet haben, so machen sie den beiden Kapitäns und dem ersten Lieutnant davon Raport.

Während diesen Anstalten ist die feindliche Flotte gegen Ost zum Vorschein gekommen, wo sie am äußersten Rande des Horizonts sich in einer langen Linie ausdehnt, und majestätisch heraufsegelt.

Jezt wird auf dem Admiralschiffe und bald auf der ganzen Flotte Allarm geschlagen, worauf sich die Mannschaft sogleich im Kühl versammelt, wo ihr, vom Halbdek herab, die Kriegsartikel vorgelesen, und sie dann durch eine kurze, kraftvolle Anrede entflammt wird, dem Ruhm der Flagge und der Ehre des Schiffs durch einen muthvollen Kampf einen erhöhten Glanz zu geben. Am Schluß der Anrede wird ihr die größte Stille und der pünktlichste Gehorsam, den Offizieren hingegen anbefohlen, die Feigherzigen und Ungehorsamen auf der Stelle niederzuschießen. Dann erhält jeder ein Gläschen Brandwein.

Hierauf führen die Offiziere und Dekoffiziere ihre Leute ab, und vertheilen sie auf ihre Posten, die von nun an keiner mehr verlassen darf. Diese Vertheilung geschiehet nach einer Schlachtrolle, in welcher alle Posten bezeichnet,

r ...te.		Matrosen.									Mariniers.				Suma.	
	...fos.	...tsmannsgasten.	...iemannsgasten.	...tsmannsmaatsgasten.	...iemannsmaatsgasten.	...rsgasten.	...erer.	...rosen.	...agenleute.	...iffsjungen.	...dwebel.	...rschanten.	...rporale.	...riniers.	...r besond. Abtheilungen.	...r Hauptabtheilungen.

[illegible]
rung der Signale zu besorgen, und demzufolge die Flaggenleute unter seinem Befehl. Der Offizier und die Unteroffiziere der Mariniers sind bey ihren Truppen. Der

ab, und vertheilen sie auf ihre Posten, die von nun an keiner mehr verlassen darf. Diese Vertheilung geschiebet nach einer Schlachtrolle, in welcher alle Posten bezeichnet,

und die Leute, welche sie besezen sollen, mit Nahmen benannt sind. Bey jedem falschen Allarm wird sie genau befolgt, damit ein jeder genau wisse, an welche Stelle er gehöre, und sich daran gewöhne. Die Tabelle X. enthält eine deutliche Darstellung der ganzen Disposizion zum Gefecht, und bedarf nur einer kurzen Anzeige einiger besondern Aufträge, um sich einen vollständigen Begriff davon machen zu können.

Der Schiffskapitän ist auf dem Halbdek, wo er nicht nur sein eigenes Schiff, sondern zum Theil auch beide Flotten übersehen und darnach seine Maasregeln treffen kann. Der erste Lieutnant, welcher als sein Adjudant anzusehen ist, unterstüzt ihn in allem. Die 4 talentvollsten und thätigsten Kadetten gehen ihm in allem an die Hand. Die 2 tapfersten Kadetten bewachen die Flagge, und haben den gemessensten Befehl, ohne vorhergegangene Anzeige vom Kapitän selbst, oder durch einen Offizier, niemand derselben sich nähern zu lassen, sondern ohne Schonung sogleich niederzumachen, weil es wohl Feigherzige giebt, welche die Flagge zu streichen suchen, um dem Gefechte ein Ende zu machen. Die übrigen Kadetten kommandiren, wenn Offiziere mangeln, und sie dazu im Stande sind, die Abtheilung einer Batterie, sonst aber eine Kanone, oder sind den Offizieren zur Unterstüzung beygesellt.

Die Lieutnants kommandiren die Divisionen der Batterieen. Einer derselben hat die Anordnung und Ausführung der Signale zu besorgen, und demzufolge die Flaggenleute unter seinem Befehl. Der Offizier und die Unteroffiziere der Mariniers sind bey ihren Truppen. Der

Oberkonstabel ist in der hintern Pulverkammer; der zweyte Konstabel in der vordern, wo sie die Austheilung der Kartuschen durch einen Theil der übrigen besorgen, und durch die den Batterieen zugetheilten Schiffsjungen dahin tragen lassen. Die überzähligen Konstabeln sind alle auf dem Zwischendek, entweder bey der Batterie oder bey der Reserve, um in der Nähe zu seyn.

Der Obersekretär, der jezt eben so wenig als seine Gehülfen Gelegenheit zum Schreiben hat, hält sich entweder bey'm Schiffskapitän, um seine Befehle zu überbringen, oder wie die leztern bey'm Schlachtverband auf, wo sich natürlich auch der Doktor, die Wundärzte, die Fratres, der Prediger, und auch die zum Gefechte Untauglichen befinden, und Hülfe leisten.

Der erste Schiffer ist auf dem Halbdek, um auf die Segel, das Tau- und Takelwerk des großen und des Besanmasts Acht zu haben und sogleich alles Nöthige anzuordnen. Der zweyte Schiffer ist auf dem Bak, um den Fokmast und dessen Zurüstung zu beobachten. Die Steuerleute nebst 4 Rudergehülfen sind bey'm Nachthäuschen und Steuerrade, um auf die Richtung des Windes zu achten, und nach dem Befehl des Kapitäns zu steuern. Wenn das Gefecht anfängt, werden 2 Gläser frisch umgewendet, wovon das eine 3 und das andere 4 Stunden läuft; die Steuerleute schreiben alles Merkwürdige so viel möglich auf. Der Oberbootsmann ist im Kühl, um die Handhabung der Segel zu leiten und das Beschädigte zu ersezen. Der Schiemann besorgt das Gleiche auf dem Bak. Die beiden Segelmacher sind im Kühl bey den Vorrathssegeln und den Matten, womit die Grundschüsse

von außen verstopft werden. Die Zimmerleute gehen in den Wallgängen und Laufgraben umher, um die Lecken der Grundschüsse von innen zu verstopfen. Der Bottelier, sein Gehülfe, die Küfer und einige von denen, die zum Fechten untauglich sind, halten sich in der Bottlerey auf, theils um das Getränke heraufzulangen, theils daselbst, in der Hölle und in den andern Abtheilungen des untern Schiffraums das Feuer zu löschen, die Oeffnungen zu vermachen und die durchs feindliche Geschüz oder sonst gestörte Ordnung herzustellen. Der Profose hält sich am Pumpensood auf, um daselbst genau Acht zu geben, ob mehr Wasser als gewöhnlich zufließt, und woher? welches er sogleich — insgeheim, um keine Bestürzung und Kleinmüthigkeit zu verursachen, — dem nächsten Offizier und den Zimmerleuten anzeigt, damit der Lek aufgesucht und verstopft werde. Die Gasten der Boots- und Schiemänner sind theils bey ihren Vorgesezten, theils bey dem Tau- und Segelwerk, theils endlich bey den obern Batterien vertheilt, um in der Nähe zu seyn. Die Kommandeurs der Kanonen haben ihre Leute vorschriftsmäßig dabey angestellt, das Geschüz laden und richten lassen. Die brennenden Lunten sind ausgetheilt, aber zugleich dabey verboten worden, nicht ohne höhern Befehl zu feuern. Das Reservekorps hat seinen Posten auf dem Zwischendek, und ist während dem Gefecht beauftragt, die Verwundeten zum Verband herabzubringen — welches auf den Rostern vermittelst der Takel geschieht, — und bey einer Wendung des Schiffs, nach dem Ueberlaufen der Leute, welche die Kanonen bedienen, diese vollends festzubinden; schlägt sich aber das Schiff auf beiden Seiten, so wird die Reserve zu den Batte-

rien vertheilt, und erſezt auch ſonſt die Verwundeten und Todten.

Wenn die Schiffsbeſazung ſolchergeſtalt ihre angewieſenen Poſten eingenommen hat, ſo werden auf allen Deken die Luken geſchloſſen, damit bey'm Uebergehen von einem Bord zum andern Niemand hinunterfalle, oder aus Feigheit in die untern Schiffsräume ſich verkrieche. Nur diejenigen Luken, durch welche das Aufreichen der Kartuſchen und das Herabbringen der Verwundeten geſchieht, bleiben offen und werden mit Schildwachen beſezt, um zu verhindern, daß Niemand mit Feuer ſich nähere, und das Austheilen der Kartuſchen verzögere oder gefährde.

Während dieſen Anordnungen ſezt die Flotte ihren Lauf unverändert nach Nordoſt fort, und erhält durch ihre leichten Fregatten, Kutter und Advisjachten nach und nach mehrere und beſtimmtere Nachrichten; zum Beyſpiel: die feindliche Flotte ſegle Nordnordweſt dicht bey dem Winde; ſie habe ſchon ihre Schlachtordnung formirt; ſie beſtehe aus 33 Linienſchiffen und 10 Fregatten; unter jenen befinden ſich drey Dreydeker von der erſten Größe, nämlich von mehr als 110 Kanonen, ſieben Schiffe von 80, zwanzig von 74, und drey von 64 Kanonen.

Achter Abſchnitt.

Die Seeſchlacht.

Die Richtung, in welcher beide Flotten ihren Lauf fortſezen, hat ihre Annäherung und daher eine Seeſchlacht zur unvermeidlichen Folge. Der dazwiſchen liegende meilenweite Raum verliert jeden Augenblik an Ausdehnung. Die Fre-

gatten und leichten Fahrzeuge, welche bis jezt auf demselben hin und her kreuzten, erhalten durch Signale Befehl, sich rechts und links zu vertheilen, um die Avantgarde und Arriergarde herumzusegeln, und sich auf der vom Feinde abgewandten Seite hinter die Admiralschiffe zu legen, um die Signale zu repetiren. Dieser Befehl wird unverzüglich befolgt, und während dem die einen nach Nord und die andern nach Süd wenden, giebt der Admiral der Flotte das Signal: auf die Feindliche abzuhalten. Die Flotte segelt zwischen den Fregatten, welche auf den Flügeln aufgebraßt bleiben, hindurch, und leztere nehmen ihre angewiesenen Repotizionsposten ein. So wie die Flotten sich nähern, werden auf allen Schiffen das große und das Foksegel aufgegeyt, damit man freye Aussicht habe.

In einer ähnlichen Lage befand sich am 21. October 1805 die brittische Flotte unter dem Oberbefehl des Admirals Lord Nelson gegen die kombinirte Französisch-spanische unter der Anführung der Admirale Villeneuve und Gravina, vor der Schlacht bey Kap Trafalgar.

Da eine wirkliche Begebenheit vor jeder noch so gelungenen Dichtung — auf welche ich ohnehin keinen Anspruch mache, — den Vorzug hat, daß sie mehr Interesse einflößt, und weniger die Wahrscheinlichkeit und Möglichkeit verlezt, so mag diese berühmte Seeschlacht, die den Kriegsdienst zur See so genau karakterisirt, der nachstehenden Darstellung desto eher zum Grunde liegen, da sie sich durch eine neue Angriffsweise vorzüglich auszeichnet.*)

*) Es ist eine dem jezigen Zeitgeist eigene und angemessene Unart, alles zu übertreiben. Dies ist auch der Fall

Am 19ten Oktober 1805 erhielt Lord Nelson von den Fregatten Euryalus, Phöbe und Nayade, welche die Bewegungen der feindlichen Flotte bey Kadiz beobachteten, die Nachricht: daß sie in See gegangen sey und östlich segle, woraus er schloß, daß sie in's Mittelmeer bestimmt sey.

---

mit der Seeschlacht bey Trafalgar. Man begnügte sich nicht mit den Umständen, die sie wirklich auszeichnen, sondern fügte den Thatsachen noch die unstatthafte Behauptung bey: sie sey eine der größten — nämlich in Rüksicht auf die Anzahl der Schiffe, — gewesen. Folgende Beyspiele sind bestimmt, Irrthümern vorzubeugen oder sie zu berichtigen.

Am 21sten Oktober 1639 griff der holländsche Admiral Tromp im Kanal die gegen Schweden bestimmte spanische Flotte unter dem Admiral Oqueredo an. Von 67 Schiffen brachte lezterer nur 8 nach Dünkirchen; 13 retteten sich in die englischen Dünen, 30 wurden verbrannt, und 16 erobert.

Am 14ten Juny 1665 in der Seeschlacht bey Lestoffe bestand die holländsche Flotte unter dem Admiral von Wassenaar aus 103 Schiffen, ohne die Brander; damahls hatten die Holländer größere Schiffe als jezt: denn ihre Häfen und Rheeden waren tiefer. Die ihr entgegengesezte englische Flotte unter dem Herzog von York bestand aus 114 Schiffen und 28 Brandern; er verlor 22 Schiffe.

Am 7ten Juny 1672 in der Schlacht bey Solbay hatte der Admiral de Ruyter 91 Schiffe und Fregatten, und 50 bis 60 Brander. Die Engländer hatten über 150 Kriegsschiffe ohne die kleinern Fahrzeuge.

Am 7ten Juny 1673 in der Schlacht bey Schoneveld war die holländsche Flotte unter de Ruyter und Tromp 62 Kriegsschiffe und mit den Fregatten über 100 Segel stark. Die kombinirte englisch-französische Flotte bestand aus 150 Segeln. Es wäre sehr leicht, dies Verzeichniß ansehnlich zu vermehren; doch dies mag genug seyn.

Demzufolge segelte die ganze Flotte nach dem Eingange der Straße von Gibraltar, wo ihm der wachsame Kapitän Blakwood meldete, daß der Feind noch nicht durchgesegelt sey.

Am 21sten bey Tagesanbruch entdekte man die feindliche Flotte 6—7 Meilen östlich von Kap Trafalgar. Sie bestand aus 18 französischen Linienschiffen und 8 Fregatten, und aus 15 spanischen Linienschiffen und 2 Fregatten, in allem aus 33 Linienschiffen und 10 Fregatten unter dem Oberbefehl des französischen Admirals Villeneuve. Die Schiffe beider Nazionen waren ohne Unterschied durcheinander gestellt. Admiral Villeneuve befand sich an Bord des Buzentaurs, welcher das zehnte Schiff der Avantgarde war; Admiral Gravina war an Bord des Schiffs Prinz von Asturien, welches sich in der Arriergarde befand.

Die englische Flotte segelt mit raumem Winde — er war West bey Süd, — weit schneller als die Feindliche bey dem Winde, und gewinnt daher einen beträchtlichen Vorsprung auf dieselbe. Dies bringt den französischen Befehlshaber auf die Vermuthung, der Feind suche seine Avantgarde zu umgehen und zwischen zwey Feuer zu bringen. Er läßt daher seine Flotte im Kontramarsch nach Nord abfallen, um mehr Raum zu gewinnen und die vermuthete Absicht der Britten zu vereiteln. Da er durch diese Bewegung wirklich mehr nordwärts gelangt als diese, so glaubt er auch seinen Zwek erreicht zu haben, und läßt die vordersten Schiffe wieder bey dem Wind anlaufen, um nun selbst die englische Avantgarde zu bedrohen; dadurch erhält die kombinirte Flotte eine bogenförmige Stellung.

Allein Lord Nelson hatte längst die Art seines Angriffs festgesezt, und schon am 4ten Oktober die Admirale Collingwood und Northesk und die Schiffskapitäns in seiner Kajüte versammelt, und ihnen seine Angriffsplane umständlich mitgetheilt. Dadurch vermied man eine Menge von Signalen und zeitkostenden Anordnungen nebst dem Aufschub, den die Formirung der gewöhnlichen parallelen Schlachtlinie verursacht. Folglich waren nur wenige Signale erforderlich, und es wurden auch nur wenige gemacht, wie aus dem unten stehenden Verzeichniß derselben zu ersehen ist.*)

---

*) Signale der brittischen Flotte in der Schlacht bey Kap Trafalgar:

Um 6 Uhr 15 Minuten:	Befehl: sich in zwo Divisionen zu formiren.
— 6 — 30 — —	Befehl: auf den Feind loszusegeln.
— 6 — 32 — —	Befehl: sich zur Schlacht bereit zu halten.
— 6 — 40 — —	Befehl: Ost zu steuern.
— 7 — 25 — —	Befehl: Britannia, Prince und Dreadnought nehmen ihre Stellung nach Gutbefinden.
— 7 — 35 — —	Befehl: die Kapitäns der Fregatten sollen an Bord der Victory kommen.
— 10 — 50 — —	Telegraph an den Royal Sovereign: Es ist meine Intenzion, die feindliche Linie zu durchbrechen, und ihrem Wiedereinlaufen in Kadiz vorzukommen.

Lord Nelson ließ sich durch die Bewegungen des Feindes nicht irre machen, sondern gab das Signal: in 2 Kolonnen gerade auf denselben loszusegeln. Um dasselbe zu befolgen, hatten die beiden Admiralschiffe, welche an der Spize der Kolonnen zu segeln bestimmt waren, nichts weiters zu thun, als nach Ost abzufallen, die übrigen Schiffe ihnen im Kontramarsch zu folgen, und in dieser Richtung vor dem Winde fortzusteuern. Leicht und schnell ward diese einfache Bewegung ausgeführt. Lord Nelson führte auf dem Linienschiff Victory die erste, und der Vizeadmiral Collingwood auf dem Linienschiff Royal Sovereign die andere Kolonne. Jede bestand aus 12 Linienschiffen. Der Admiral Northesk befehligte eine Art Reservekorps von 3 Linienschiffen. Siehe Figur 23.

Als die englische Flotte so nahe heransegelte, ohne die gewöhnliche Schlachtordnung zu formiren, so war es dem französischen Admiral, der den Angriff in dieser Ordnung erwartete, nicht leicht, die seinige zwekmäßig und frühe genug zu verändern, denn seine Schlachtlinie war gar zu aus-

---

Um 11 Uhr 40 Minuten: Telegraph an die Flotte: England erwartet, daß jeder seine Pflicht thue.

— 11 — 48 — — Befehl: die Anker auf die kommende Nacht bereit zu halten.

— 11 — 50 — — Befehl: der Temeraire soll seine Stellung hinter der Victory nehmen.

gedehnt.*) Es blieb ihm daher nichts anders übrig, als entweder in Retraitordnung sich zurükzuziehn, um dem Gefecht auszuweichen, was bey seiner Ueberlegenheit schimpflich, und aus andern Gründen nicht thunlich war, oder durch ein heftiges Kanonenfeuer die Britten außer Fassung zu bringen,

---

*) Da, wie schon bemerkt, die kombinirte Flotte aus 33 Linienschiffen bestand, von denen jedes 150 bis 160 Fuß lang, und von dem nächsten eine Kabellänge oder 150 Klaftern, oder 900 rheinländische Fuß entfernt war, so besagte die Länge der Schlachtlinie 150 + 900 = 1050 × 33 = 34,650 Fuß oder beynahe anderhalbe teutsche Meilen, oder 3 Seemeilen. Die im 5ten Stük der Europäischen Annalen 1806 Seite 295 vorgeschlagene, und in der allgemeinen Zeitung vom 3ten und 4ten Nov. 1798 entwikelte Methode des holländschen Admirals Ritter von Kinsbergen: das Durchbrechen der Linie in Seeschlacht zu verhindern, war hier keineswegs anwendbar, und gar nicht auf diese Art des Durchbrechens, sondern auf die bey der parallelen Stellung berechnet. — siehe Figur 72. — Ueberhaupt war es nicht mehr möglich, das Durchbrechen zu verhindern, sobald der neue ungewohnte Angriff in der alten gewöhnlichen Stellungsart erwartet wurde. Man werfe nur einen Blik auf den beygefügten Plan, so wird man leicht bemerken, daß die Schiffe der kombinirten Flotte alle gegen den Wind steuern mußten, um irgend eine Gegenbewegung zu machen, wodurch sich leztere in eine noch nachtheiligere Stellung gesezt hätte. Wollte sie aber vor dem Winde abfallen, und eine oder mehrere Linien West und Ost bilden, so wäre sie, da niemand darauf vorbereitet war, sehr bald in Flucht ausgeartet, und ganz gewiß in Detail geschlagen worden.

und ihren Angriff zurükzuschlagen und zu vereiteln. Als ein braver Mann wählte er das leztere, und gab dazu die erforderlichen Signale. Um 11 Uhr 56 Minuten fing die Schlacht an. Schreklich krachet der Donner von mehr als zweytausend Feuerschlünden und drohet den heransegelnden Britten mit Tod und Untergang. Aber die Ausdehnung der Schlachtlinie, und die daherrührende Entfernung von ungefähr einer Seemeile der äusserften Schiffe der Avantgarde und Arriergarde von der nächsten brittischen Kolonne, machen die Wirkung verhältnißmäßig sehr gering. Zwar schlägt wohl zuweilen hier und da eine Kugel ein, zertrümmert eine Raa oder Stänge, beschädigt einen Mast, durchlöchert die Segel, zerreißt einiges Tau- und Takelwerk, und verwundet oder tödtet einige Leute; allein mit unbeschreiblicher Thätigkeit wird das Beschädigte hergestellt, das Weggerissene ersezt, werden die Todten über Bord geworfen, und die Verwundeten zum Verband herabgebracht, folglich beide den Augen der Schiffsmannschaft entrükt.

Die kombinirte Flotte sezt ihr Feuer lebhaft fort, und da der Wind nur schwach ist und auf sie zuweht, so ist sie durch meilenlange dike Rauchwolken verdekt, die ihr den Feind unsichtbar und ihr Feuer ungewiß machen. Bald hier, bald da sieht man Wimpel, Masten oder Segel aus dem Dampfgewölke hervorragen, seltener eine Flagge im Winde flattern, bald aber sich wieder verhüllen.

Die englischen Schiffe haben gemessenen Befehl: nicht eher eine Kanone abzufeuern, als bis sie den Feindlichen auf einen Pistolenschuß nahe sind. Beynahe eine Viertelstunde lang befanden sie sich innerhalb der Wirkung des feindlichen

Feuers, ehe sie solches erwiderten. Der Royal Sovereign fing um 12 Uhr 5 Minuten zu feuern an, indem er unter dem Spiegel der St. Anna — dem zwölften Schiffe der Arriergarde, — zuerst in die Schlachtlinie der kombinirten Flotte drang. Die Victory durchbrach dieselbe 5 Minuten später und donnerte in der Nähe von 30 bis 40 Schritten mit seinen 68 = 48 = und 36pfündigen Karonaden und Kanonen nebst den andern ihm folgenden Schiffen, welche von allen Seiten eindrangen, die Feindlichen zusammen, indem sie solche an der Mündung ihrer Feuerschlünde angriffen. Von diesem Augenblike an wurden keine Signale mehr gegeben. Auf der brittischen Flotte waren keine mehr nöthig; die Einfachheit der Angriffsart und der vorläufige Unterricht hatten sie ganz entbehrlich gemacht. Auf der Kombinirten waren keine mehr möglich. Die Schiffe und Geschwader trennten sich, die Unordnung nahm überhand, die Verwirrung ward allgemein, so daß jeder genug für sich selbst zu thun hatte, und keine Signale weder geben noch darauf achten konnte. Demungeachtet ward der Kampf sehr heftig fortgesezt; man focht auf der kombinirten Flotte — nach den englischen Berichten, — und vorzüglich auf den spanischen Schiffen mit einer Tapferkeit, die ihren Offizieren zu grosser Ehre gereicht.

In den Donner des Geschüzes mischt sich das Knattern des Kleingewehrs, das Getöse der einschlagenden und das Zischen der überwegfliegenden Kugeln, das Krachen herabstürzender Stängen und Raaen, das Flattern der aufgegeyeten Segel, und das dumpfe Geräusche der am Bug schäumenden Meereswogen. Dazwischen tönt das Aechzen der Verwundeten, das Röcheln der Sterbenden, die befehlende Stimme

des Kapitäns und der aufmunternde und durch Hurrah beantwortete Ruf der Offiziere, welche, so weit ihre unterhabenden Batterien reichen, beständig auf- und abgehen, und die Mannschaft zur Thätigkeit antreiben.*)

Hier ist das englische Linienschiff Temeraire von 98 Kanonen, das sich hartnäkig gegen zwey Feindliche von 80 und 64 Kanonen vertheidigt. Beide liegen ihm dicht an Bord und suchen es zu entern; der Kanonendonner hört auf, denn die Stükpforten sind geschlossen, und die Einen schießen sich mit Kleingewehr und Pistolen herum, während Andere die Enterhaken auf den Temeraire zu schleudern sich bestre-

---

*) Es ist schon bemerkt worden, daß jede Kanonenlage in zwey oder drey Batterien abgetheilt wird; jede feuert auf einmahl für sich, ohne auf die nebenstehenden zu achten. Einzelne Kanonen werden nicht abgefeuert, weil mehrere, zugleich einschlagende Kugeln eine größere Wirkung hervorbringen, als eben so viel einzeln aufeinander folgende, die blos einbohren, welches leichter als eine große Oeffnung zu verstopfen ist. Es geschieht auch sehr selten, und nur dann, wenn man sich eine plözliche und entscheidende Wirkung versprechen kann, daß Lagenweise gefeuert, und nur ein paarmahl wiederhohlt wird; denn außerdem, daß es sehr schwer oder vielmehr unmöglich ist, mit den Kanonen so regelmäßig wie ein Ploton Infanterie zu feuern, besonders in der Schlacht, so würde das Schiffsgebäude gar zu sehr erschüttert werden und davon leiden. Schon die Redensart: Wir gaben dem Feind die volle Lage! beweiset das Ungewöhnliche dieser Art zu feuern, welche darin besteht, daß alle Kanonen, die sich an der gleichen Seite und auf demselben Dek befinden, auf einmahl abgefeuert werden.

ben, um ihn festzuhalten; sogleich springen eine Menge französischer und spanischer Matrosen, mit Enterbeilen bewaffnet, hinüber, und haken das Tauwerk, vorzüglich die Wände und Stagen in Stüken. Seesoldaten folgen ihnen auf dem Fuß nach, um jene durch ein lebhaftes Feuer zu deken, und ungeachtet des tapfern Widerstandes, wehen bald die französisch-spanischen Flaggen auf dem Temeraire. Doch bald dringt neue Mannschaft aus allen Luken und von allen Seiten heran; die Feinde werden durch Granaten, Gewehr- und Pistolenschüsse, und mit dem Bajonet angegriffen, nach einer heftigen Gegenwehr auseinandergesprengt und auf ihr eigenes Schiff getrieben. Viele stürzen zwischen den Schiffen hinab und werden erdrükt, oder finden den Tod in den Fluthen; die feindlichen Flaggen werden heruntergerissen und dafür die englische nicht nur auf dem Temeraire, sondern auch bald darauf über den Feindlichen an Bord der beiden eroberten Schiffe aufgehißt.

Auf jenem Linienschiffe bemerkt man an der emsigen Geschäftigkeit der Schiffsbesazung und an dem Ueberhang der sich neigenden Masten, daß es wegen erhaltenen Grundschüssen im Begriff steht zu sinken; Schluppen und Boote suchen ihm beyzustehen, auch andere größere Fahrzeuge eilen mit vollen Segeln herbey, als in der Nähe plözlich eine Flamme emporblizt, dem bald ein schreklicher Knall folgt und heftig die Luft erschüttert. Eine schwarze Dampfwolke hüllt einen Theil von beiden Flotten in dunkle Nacht; Masten, Balken, Segel, Tauwerk, Blöke stürzen aus der Luft, wohin sie geschleudert wurden, auf die Schiffe und in die Fluthen herab. Verbrannte und zerstümmelte Menschen und zerrissene Glieder

treiben auf den Wellen und versinken in den Abgrund. Dies war das grausenvolle Schiksal des französischen Schiffes Achilles von 74 Kanonen, das sich schon ergeben hatte. Nur 200 Menschen wurden durch die Bemühungen ihrer edeln Feinde gerettet.

Diese Schrekensszene hemmt auf einige Augenblike den Kampf der nächsten Schiffe; bald aber wird er mit steigender Erbitterung erneuert. Die entferntern hatten ihn nie unterbrochen. Nelson's Admiralschiff Victory stritt mit der Santissima Trinidad, dem Größten der feindlichen Schiffe von 138 Kanonen. Von dessen Marsen machten die spanischen Schüzen ein heftiges Kleingewehrfeuer, vorzüglich auf das Halbdek der Victory herab, wo der Admiral von mehreren Offizieren umgeben im stärksten Feuer seine Befehle ertheilte. Eine Kugel drang durch einen seiner Ordenssterne; nach einer Stunde starb er als Sieger im Augenblike des Siegs.*)

---

*) Ein Held wie Nelson, der in mehr als 130 Seegefechten dem Tode getrozt hatte, konnte ihn auch jezt nicht fürchten. Er hatte gleich bey Anfang der Schlacht sich mit allen Ehrenzeichen der von mehreren Monarchen erhaltenen Orden geschmükt, und konnte sich nicht entschliessen, diese Trophäen seiner vorigen Siege abzulegen, als ihn Kapitän Hardy darum bat, weil die feindlichen Schüzen darnach zielten. Nachdem seine Wunde verbunden war, gab er noch mit Gelassenheit seine ferneren Befehle. Als seine Kräfte schwanden, hatten bereits 15 Schiffe die Flagge gestrichen, und sein Angesicht erheiterte sich noch bey der Nachricht: daß die Santissima Trinidad sich ergeben habe. Nun lehnte er sich auf den Arm des Kapitäns Hardy, dankte Gott, daß er seinen Tod mit einem Sieg gekrönt habe, und verschied. Mit Nelson verlor Großbrittannien den größten Seehelden unserer Zeit.

Allmählig ward der Kanonendonner immer schwächer, und hörte endlich ganz auf. In weniger als vier Stunden war die Schlacht entschieden. Um 3 Uhr gieng die kombinirte Flotte auseinander; was noch zu entkommen im Stande war, sezte alle Segel bey, um sich zu entfernen. Admiral Gravina lief mit 10 Linienschiffen in Kadiz ein. Was von den brittischen Schiffen noch See halten konnte, verfolgte den Feind und suchte seine Fahrt zu verhindern und Schiffe zu erobern. Fünfe von der Avantgarde wurden angegriffen, und eins davon weggenommen; die 4 andern unter dem Admiral Dumanoir entkamen und fielen einige Zeit nachher dem Admiral Strachan in die Hände.

Schreklich war die zerstörende Wirkung der Feuerschlünde. Die siegende Flotte war nach der Schlacht in einer sehr gefahrvollen Lage: denn nach der Schlacht wehete ein starker Südwind, der sich den folgenden Tag in Südwest sezte, und zum heftigen Sturm ward. Alle Schiffe waren sehr beschädigt, mehrere entmastet; die wenigsten konnten das Signal: sich vor Anker zu legen, vollziehen, da die Ankertaue zerschossen waren. Die Victory hatte sehr gelitten, konnte jedoch, ungeachtet ihres morschen Zustandes, Nelsons Leiche nach England bringen. Der Royal Sovereign war so übel zugerichtet, daß er am Schlepptau gezogen werden mußte, und Admiral Collingwood genöthigt war, ihn zu verlassen, und seine Flagge auf der Fregatte Euryalus aufzuhissen.

Noch schreklicher war die Lage der überwundenen Flotte. Von den eroberten Schiffen wurden 14 gleichfalls am Schlepptau gezogen und erhielten ihren Sammelplaz um den Royal

Sovereign, der sich mit ihnen in gleicher Lage befand, wurden aber am folgenden Tage durch den zunehmenden Sturm zerstreut und gegen die Küsten getrieben, wo sie größtentheils scheiterten.

Am 23sten Oktober kamen 10 Linienschiffe von der kombinirten Flotte aus Kadiz zum Vorschein, um einige englische Schiffe zu erbeuten; sie zogen sich aber bald zurük, und verloren den Rayo, welcher entmastet und genommen wurde, er ward aber vom Tau losgerissen, gerieth auf den Strand und scheiterte. Ueberhaupt wurden 20 Schiffe genommen oder zerstört, und von denen, die in den Hafen kamen, waren nicht mehr als 3 der Ausbesserung fähig. Da der Sturm fortdauernd aus Südwest wüthete, so beschloß Admiral Collingwood: diejenigen Schiffe, von denen man die Mannschaft fortbringen konnte, zu vernichten, weil Gefahr obwaltete, daß sie entkommen möchten. Diese Zerstörung war aber bey der so hochgehenden See ein schweres Geschäfte; doch gelang sie größtentheils durch die außerordentlichen Anstrengungen der englischen Offiziere und die Ausdauer der Seeleute, welcher nichts zu vergleichen war.

Das zu Ende dieses Abschnitts befindliche Verzeichniß der kombinirten Flotte zeigt das Schiksal aller Schiffe derselben, und zugleich auch die Stelle an, welche sie in der Schlachtlinie eingenommen hatte.*)

---

*) Das Verzeichniß der brittischen Flotte folgt im dritten Abschnitt des neunten Hauptstüks, und dient zugleich, im Signalbuche die Erklärung der Signale zu verdeutlichen. Bey beiden Verzeichnissen beziehen sich die beygefügten Nummern auf den Plan der Schlacht.

Der Verlust der Verbündeten an Todten und Gefangenen war schwerlich geringer als 15,000 Mann, indem mehrere Schiffe mit gesammter Mannschaft verbrannten oder von den Fluthen verschlungen wurden. Es waren 4000 Mann Landtruppen an Bord der kombinirten Flotte, unter dem Befehl des Generals Contamin, der mit dem Oberadmiral Villeneuve auf dem Buzentaur zu Gefangenen gemacht wurde. Außer diesen wurden noch gefangen der Vizeadmiral Don Alava und der Kontreadmiral Don Cisneros.

Als man die Gefangenen von den eroberten Schiffen wegnahm, fanden sich dabey so viele Verwundete, daß Admiral Collingwood aus Menschlichkeit durch eine Bothschaft dem Gouverneur von Andalusien, Marques de Solano, anbieten ließ, solche der Sorgfalt seines Landes zu überlassen, wenn darüber ein Schein gegeben würde. Dieser Vorschlag ward von dem Gouverneur mit Dank angenommen, und zugleich der Gebrauch der spanischen Hospitäler für die brittischen Verwundeten angeboten, wobey er die Ehre Spaniens verpfändete, daß sie sorgfältig sollten verpflegt werden. Dagegen wurden die spanischen Offiziere auf Parole, und die meisten Seeleute auf die erwähnten Scheine unter der Bedingung entlassen: weder zur See noch zu Lande zu dienen, bis sie ausgewechselt seyn würden. Das ganze Land erschallte von Aeußerungen der Dankbarkeit. Zwo Fregatten wurden vom Lande abgeschikt, um die Verwundeten in Empfang zu nehmen, und brachten zugleich alle Engländer, welche auf den gescheiterten Schiffen gerettet worden waren, mit. So gehen Heldenmuth und Menschlichkeit Hand in Hand.

Die kombinirte Flotte verlor 1654 Kanonen, also mehr als die Franzosen in Ulm, Wien und Austerliz erbeutet haben; allein der größte Theil dieser Geschüze versank in den Abgrund. Die Engländer erfochten diesen großen Sieg mit dem geringen Verluste von 423 Todten und 1164 Verwundeten. Unter den ersten sind viele mit den eroberten Schiffen zu Grunde gegangen.*)

Die Schiffe, die außer Stand sind, den Kampf fortzusezen, zeigen ihre Ergebung dadurch an, daß sie die über dem Hakbord herabwehende Nazionalflagge streichen, nämlich vom Top des Flaggenstabes bis an dessen Fuß herablassen. Ein Offizier wird sogleich mit einiger Mannschaft auf das eroberte Schiff gesandt, und nimmt als Be-

---

*) Es erschien einige Zeit nach den englischen Berichten von dieser Schlacht auch ein Gegenbericht, der absichtlich entstellt und eben dadurch alles Vertrauens und jeder Widerlegung unwerth ist. Wollte man sich mit der angedichteten Zerstörung der englischen Flotte über die wirkliche Vernichtung der kombinirten trösten, so hätte man doch wenigstens mehr Wahrscheinlichkeit in diese Fikzion bringen sollen. Wie wäre es zum Beyspiel möglich, den großen Mast und das Steuerruder des Schiffs Prince, welches fälschlich in den Grund geschossen angegeben wird, auf der spanischen Küste, wo sie an den Stand trieben, zu erkennen? Zudem werden englische Schiffe genannt, die gar nicht bey der Schlacht gegenwärtig waren, zum Beyspiel: Queen, Canopus, Donnegal und andere, da hingegen einige, die dabey waren, ausgelassen sind. Alles trägt das Gepräge der Unwahrheit.

fehlshaber davon Besitz, indem er die Flagge seiner Nazion, entweder allein oder über der Feindlichen, diese aber verkehrt, nämlich das Unterste oben aufhissen läßt. Hingegen werden alle Offiziere und ein Theil der übrigen Mannschaft von den eroberten Schiffen auf die der siegenden Flotte vertheilt.

Bayerische Staatsbibliothek München

Bayerische StaatsBibliothek

Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Thellung von Courtelary, Victor Emmanuel,

Darstellung der Marine ein Versuch über den Kriegsdienst zur See ; für Leser aus allen Ständen

Bd.: 1

Zürich [u.a.] (1808)

37.527-1
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10701226-1